BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 lutego 1936 r. | NR. 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sytuacja gospodarcza w Okręgu Izby na tle ostatnich zarządzeń gospodarczych Rządu

(Przemówienie Prezesa Izby Stanisława Tora na plenarnem Zebraniu w dniu 30 stycznia 1936 roku)

Czasokres trzech miesięcy, dzielący nas od ostatniego zebrania plenarnego, obfitował w doniosłe wydarzenia gospodarcze. Całe społeczeństwo obserwuje dziś jeszcze z niesłabnącem napięciem akcję Rządu, zmierzającą do ratowania sytuacji gospodarczej, która groziła nam szeregiem powikłań i trudności.

W pierwszym rzędzie musimy zwrócić uwagę na wysiłki Pana Wicepremjera i Ministra Skarbu nad doprowadzeniem do równowagi budżetu państwowego, co połączone jest z koniecznością radykalnych obcięć i szukania źródeł dla pokrycia powstałych deficytów budżetowych. Poza pewnemi oszczędnościami, położono główny nacisk na zwiększenie wpływów z podatku dochodowego i specjalnego podatku od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszów publicznych. Pociągnięcie to niewątpliwie przyczynić się może do zrównoważenia budżetu, trudno jednakże dzisiaj już pozbyć się obawy, że z drugiej strony wpłynie ono także hamująco na obroty handlowe, naskutek dalszej pauperyzacji wielkich rzesz obywateli, żyjących z wynagrodzeń za pracę.

Z powyższą akcją łączą się ściśle i konsekwentnie dalsze poczynania Rządu w kierunku utrzymania zdolności nabywczej społeczeństwa drogą obniżki sztywnych cen kartelowych i usług, oddawanych życiu gospodarczemu przez administrację publiczną. Tendencje Rządu w tym kierunku wyraziły się z jednej strony w rozwiązaniu około 100 karteli, których wartość produkcji oceniana jest w przybliżeniu na 90 miljonów złotych i stanowi wobec tego nieznaczną tylko część w stosunku do pozostałego przemysłu skartelizowanego, którego produkcję ocenia się na 1 miljard i 100 miljonów złotych. Z tego wynika, że akcja Rządu, która wywołała tak namiętną dyskusję i walkę na łamach prasy wśród przeciwników i zwolenników karteli, w rzeczywistości miała zasięg ograniczony, likwidując pewne przerosty kartelowe. Niezależnie od tego, uzyskał Rząd, w drodze pertraktacyj z poszczególn. grupami przemysłu, obniżkę cen na szereg podstawowych artykułów codziennego użytku, jak cukier, węgiel, żelazo, nafta, papier i t. p., osiągając w tym zakresie zniżkę na korzyść budżetu konsumenta, według oświadczenia Pana Ministra Przemysłu i Handlu, do 120 miljonów złotych. Jest jednakże koniecznem, aby nie ograniczano się wyłącznie do obniżania poziomu cen, gdyż z punktu widzenia gospodarczego ważniejszą jest rzeczą umożliwienie przemysłowi prowadzenia elastycznej kalkulacji, zależnie od istniejących warunków gospodarczych. Ten postulat łączy się z zagadnieniem odpowiedniego unormowania świadczeń publicznych, będących jednym z głównych powodów spotykanej u nas powszechnie sztywności cen artykułów przemysłowych.

Z drugiej strony podnieść należy inicjatywę Rządu w kierunku równoczesnego obniżenia szeregu pozycyj taryfy kolejowej na przewóz najważniejszych artykułów przemy-

siowych. Niewątpliwie sfery gospodarcze doceniają tembardziej tę inicjatywę wobec poprzednio nieugiętego stanowiska Ministerstwa Komunikacji, o które rozbijały się wszelkie postulaty, dotyczące obniżek. Jeżeli odnośna akcja doprowadzona zostanie do generalnej rewizji naszych taryf kolejowych, z uwzględnieniem zmian wartości poszczególnych artykułów i ich znaczenia dla poszczególnych ośrodków gospodarczych, odnośna praca Rządu mogłaby się stać potężnym czynnikiem do przezwyciężenia kryzysu gospodarczego.

Aczkolwiek omawiana akcja Rządu została na niektórych odcinkach zakończona, byłoby przedwczesnem już dzisiaj formułować ostateczną ocenę doniosłości poszczególnych poczynań. Rezultaty ich dają się natomiast odczuwać w mniejszym lub większym stopniu także w naszym okręgu izbowym i w dalszych wywodach pozwolę sobie wykorzystać uwagi, jakie na moją prośbę wielu Panów Radców nadesłało mi w tym przedmiocie.

Na tem miejscu pragnę z całą stanowczością zaznaczyć, że wszczęte już przez obecny Rząd prace nad zrównoważeniem budżetu stanowią jeden z nieodzownych czynników składowych na drodze wprowadzenia stałości warunków gospodarczych w kraju i utrzymania waluty polskiej. Stałość bowiem warunków podstawowych życia gospodarczego stanowić powinna punkt wyjścia do dalszych poczynań w dziedzinie uzdrowienia naszego gospodarstwa. Zaznaczyć przytem należy, że dążność do stabilizacji warunków gospodarczych nie jest wyłącznie zjawiskiem. obserwowanem na terenie naszego Państwa, lecz czynnikiem coraz bardziej branym pod uwagę w skali stosunków międzynarodowych.

W uzupełnieniu powyższych uwag, dotyczących poczynań Rządu, pragnę obszerniejszą uwagę poświęcić sprawie, która znajduje się dopiero w stadjum badania, a mianowicie zagadnieniu etatyzmu gospodarczego. Zagadnienie to jest również bardzo aktualne dla okręgu naszej Izby, czego dowodem było żywe zainteresowanie, wykazane dla tej sprawy ze strony naszych sfer gospodarczych na Międzyministerjalnej Komisji, która bawiła w Gdyni w dniu 8 listopada 1935 r. Prace, zmierzające do usunięcia niepożądanego dla życia gospodarczego przerostu gospodarki etatystycznej Państwa, prowadzone są pod egidą Pana Ministra Przemysłu i Handlu z udziałem przedstawicieli sfer gospodarczych. Z tej racji miałem możność przedstawienia swego własnego poglądu na zagadnienie i pogląd ten pozwalam sobie Panom niniejszem przedstawić.

Badając motywy tworzenia przedsiębiorstw państwowych, tj. takich, w których Skarb Państwa bierze udział w kapitale zakładowym bezpośrednio lub pośrednio, doszedłem do przekonania, iż jedynym ich celem może być ożywienie gospodarstwa krajowego przez zwiększenie dochodu społecznego i ze jedynie taka tendencja może usprawiedliwić istnienie przedsiębiorstw etatystycznych. Z tego też punktu widzenia można i należy jedynie traktować zagadnienie przedsiębiorczości państwowej w toku obecnie przeprowadzanych badań.

Doświadczenia wieków wskazują, iż droga, wiodąca do postępu, prowadzi zawsze przez współzawodnictwo, co w języku gospodarczym oznacza, iż warsztat, pracujący mniej wydatnie, ustąpić musi warsztatowi, pracującemu taniej, a więc społecznie korzystniej. Ta zasada obowiązuje nietylko w krajach o ustroju kapitalistycznym, ale nawet tam, gdzie zerwanie z tym ustrojem wysuwa się jako naczelne hasło, jak np. w Rosji Sowieckiej. Dlatego też należy bez wahań wyprowadzić nasze przedsiębiorstwa państwowe, korzystające z przywilejów zacisznego i wygodnego bytowania, na szerokie pole współzawodnictwa. Natomiast stwierdzić należy, że jeżeli istnieją takie przedsiębiorstwa państwowe, które dotychczas nie korzystały i nie korzystają z jakichkolwiek przywilejów, niema powodów, aby działalność tych przedsiębiorstw lub motywy ich działania ograniczyć tylko dla zadośćuczynienia popularnemu hasłu walki z etatyzmem. Pozatem jednakże jedną drogą, prowadzącą do celu, jest zrównanie przedsiębiorczości państwowej w prawach i obowiązkach z przedsiębiorczością prywatną. Nie powinno być czynności gospodarczej, obliczonej na zaspokojenie potrzeb ogólnych, któraby korzystała z jakichkolwiek przywilejów lub ulg. Przywileje mogą posiadać tylko monopole państwowe, które są przedsiębiorstwami, wyłączonemi z pod wolnej konkurencji, lub specjalne warsztaty pracy, ściśle związane z obroną Państwa, lecz nie produkujące w jakimkolwiekbądź dziale na rynek prywatny.

Ustosunkowanie się w powyższy sposób do przedsiębiorstw państwowych pozwoli nam niewątpliwie w krótkim czasie zorjentować się co do rentowności tych przedsiębiorstw i doprowadzi do likwidacji tych przedsiębiorstw, przy których okaże się, że ich egzystencja nie opiera się na realnych podstawach gospodarczych, względnie powoduje straty dla Skarbu Państwa.

Jest rzeczą zrozumiałą, iż przedsiębiorczość państwowa, zrównana w warunkach swej pracy z przedsiębiorczością prywatną, winna prowadzić kalkulację i rachunkowość na zasadach kupieckich i że jej sprawozdania powinny być podawane do publicznej wiadomości. Jest także rzeczą zrozumiałą, iż przedsiębiorczość państwowa musi posiadać fachowe kierownictwo. Pozatem wskazanem byłoby, gdyby do władz nadzorczych przedsiębiorstw państwowych powoływano nietylko przedstawicieli administracji państwowej,

lecz i prywatnego życia gospodarczego, naturalnie wolnych od zarzutu konkurencji.

Powyższe zasady powinny być również zastosowane w całej rozciągłości do przedsiębiorstw komunalnych. W tej dziedzinie pozostaje może więcej do zrobienia, niż w dziedzinie t. zw. przedsiębiorstw państwowych. Wprowadzenie do przedsiębiorstw komunalnych wysoce orzeźwiającego czynnika, jakim jest współzawodnictwo, jest rzeczą pilną i konieczną. Nie można wykazywać zysków w przedsiębiorstwach komunalnych, nie opłacających podatków, czynszów za lokale i t. p., jak również nie można wykazywać zysków, obciążając równocześnie ludność miast nadmiernemi opłatami. Przedsiębiorstwa komunalne winny posiadać statuty, oparte na zasadach handlowych, a w ich władzach winni brać udział przedstawiciele zainteresowanej ludności.

Omawiając poruszone zagadnienie, pragnąłbym wyraźnie podkreślić różnicę, jaka zachodzi między tem zagadnieniem, a t. zw. ingerencją państwową w życiu gospodarczem. W traktowaniu ostatniego problemu wskazana jest jaknajdalej idąca ogledność z uwagi na to, że dzisiejsza ogólna sytuacja gospodarcza wymaga tej ingerencji państwowej, jako czynnika, niezbędnego do regulowania wysoce powikłanych i trudnych warunków wytworzonych naskutek zaburzeń w życiu gospodarczem tak wewnątrz kraju, jak i w stosunkach gospodarczych z zagranicą. W każdym bądź razie można żywić przekonanie, że racjonalne rozwiązanie kwestji przedsiębiorczości państwowej i komunalnej spowoduje zejście zagadnienia ingerencji państwowej na dalszy plan i osłabi ostrość tego problemu.

Przechodząc obecnie do omówienia sytuacji w okręgu naszej Izby, pragnąłbym zwrócić uwagę Panom na dwie kategorje zagadnień, które w ostatnim czasie przedewszystkiem wywarły wpływ na kształtowanie się sytuacji gospodarczej w naszym okręgu, nawiązując pod tym względem do ogólnych moich uwag, wypowiedzianych poprzednio.

Można się było spodziewać, że zarządzenia Rządu w zakresie obniżki cen na główniejsze artykuły pierwszej potrzeby, jak i obniżka taryf kolejowych wywrą poważny wpływ na ożywienie życia gospodarczego. Tymczasem jednak zarządzenia te na terenie naszej Izby nie dały narazie pożądanego wyniku.

Z uwag, nadesłanych mi łaskawie przez Panów Radców, jak i z własnych obserwacyj, dochodzę do wniosku, że wyższe opodatkowanie pensyj urzędniczych wpłynęło na zmniejszenie obrotów w handlu w granicach od 10 do 30 proc. w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Zmniejszenie zdolności nabywczej wśród konsumentów jest tak znaczne, że również zniżka cen niektórych artykułów kartelowych nie ożywiła zbytu. Niektóre branże handlu narażone zostały na straty, naskutek jednostronnego zarządzenia zniżki cen bez uprzedniego porozumienia z zainteresowanemi sferami. Odnosi się to do branży spożywczej, która poniosła straty, naskutek zastosowania się do przepisanej ceny cukru.

W całym szeregu wypadków obniżka cen na podstawowe surowce sparaliżowana została podwyżką cen surowców, sprowadzanych z zagranicy dla produkcji przemysłowej.

Mówiąc o zagadnieniu obrotów handlowych, zaznaczyć należy, że szkodliwy swój wpływ wywarło osłabienie siły nabywczej przez zwiększenie obciążeń podatkowych. Naskutek tego, że nowe podatki, wprowadzone z dniem 1-go grudnia 1935 r., normalne przedświąteczne ożywienie w handlu wogóle nie nastąpiło. Mało tego, zakrojona na szeroką skalę kampanja prasowa w sprawie obniżki cen, spowodowała wśród konsumentów wrażenie, że obniżka ta będzie się posuwać w dalszym ciągu, tak, że ujawniło się wyraźne wstrzymywanie się od zakupów i to nietylko wśród ludności miejskiej, lecz również wśród ludności wiejskiej, która w drugiej połowie roku przejawiać zaczęła większą siłę nabywczą.

Notując zjawiska powyższe na tle zarządzeń, dotyczących obniżki cen na szereg artykułów przemysłu, stwierdzić należy, że perturbacyj w życiu gospodarczem, jakie na tem tle powstały, nie można uważać za zjawisko nieoczekiwane. Chodzi jednak o to, aby perturbacje te nie nabrały charakteru stałego. Nie podejmując się już teraz osądzania ostatecznych rezultatów akcji obniżki cen i wpływu jej na życie gospodarcze okręgu, wydaje mi się koniecznem zaznaczyć, że szybkość przeprowadzania odnośnych zarządzeń powinna wpłynąć na skrócenie okresu niepewności, jaki dał się odczuć. Są pewne wskazówki, że okres tej niepewności, tak szkodliwej dla obrotów handlowych, zaczyna mijać.

Pożądanem więc byłoby, aby przedstawiciele życia gospodarczego dołożyli wysiłków do przystosowania swej działalności handlowej i przemysłowej do warunków, jakie obecnie zaistniały.

Przechodząc do sformułowania uwag o odbiciu się na życiu gospodarczem okręgu Izby tak ważnego czynnika, jakim są taryfy kolejowe, którego doniosłość wszyscy oceniamy, zwłaszcza w naszej połaci kraju, ze względu na oddalenie jego od źródeł podstawowych surowców, pozwolę sobie zaznaczyć, iż według opinji zainteresowanych sfer gospodarczych, podział Pomorza na dwie strefy pod względem zniżek taryfowych dla niektórych towarów. w szczególności dla węgla i dla miału węglowego, wytworzył warunki, niekorzystne dla południowej części Pomorza, na co Izba w specjalnym memorjale. skierowanym do Ministerstwa Komunikacji, już zwró-

cną uwagę, domagając się wprowadzenia szeregu zmian zasadniczych. Nie mogę również nie zaznaczyć, iż pośpiech w opracowaniu zmian w olbrzymiej dziedzinie taryf na poszczególne towary, w wielu wypadkach bez zasięgania opinji sfer zainteresowanych, wzbudzić może pewne obawy co do celowości zarządzeń tej wagi i tak skomplikowanych, jakiem jest rewizja taryf kolejowych.

Przechodząc zkolei do sformułowania spostrzeżeń, dotyczących działania zawartego przed trzema miesiącami układu handlowego z Niemcami, po którym spodziewano się, zwłaszcza dla rolnictwa i handlu drzewnego w naszym okręgu, poważnych ulg, stwierdzić ogólnie należy, że oczekiwania te jak dotąd zawiodły. Wspomniany układ handlowy nietylko nie przyczynił się do ożywienia obrotów gospodarczych z Rzeszą Niemiecką, lecz naodwrót, spowodował kurczenie się tych obrotów. Uzależnienie w ramach ogólnych eksportu polskiego do Niemiec od importu z tego kraju, spowodowane koniecznością uniknięcia dalszych zamrażań w Niemczech należności za towary polskie, sprawiło, że wywóz polski doznał poważnych utrudnień. Pomimo to w ciągu dwóch miesięcy działania układu stwierdzono dalsze zamrożenie należności polskich w Niemczech, co spowodowało, jak Panom wiadomo, obniżenie t. zw. plafonów w obrotach polsko - niemieckich na miesiąc luty.

Trudności, na jakie napotyka import towarów niemieckich do Polski, polegają na tem, że w związku z wejściem w życie układu uniemożliwione zostały obroty kredytowe na towary, sprowadzane z Niemiec, a to, jak Panom wiadomo, uważane być powinno poniekąd za conditio sine qua non, w obrotach handlowych wogóle, a zwłaszcza, jeśli chodzi o importera polskiego, borykającego się z wielkiemi trudnościami finansowemi. Z drugiej strony, ustalenie, w myśl układu, wartości rozrachunkowej marki niemieckiej na poziomie parytetu złotego, sprawiło, że towary niemieckie pod względem kalkulacji cen nie wytrzymują konkurencji z towarami, pochodzącemi z innych krajów zagranicznych. Wreszcie nie można nie wziąć pod uwagę hamująco na obroty handlowe działającego rozrachunku za pomocą biura Zahanu.

Wszystko to razem wzięte sprawiło, że układ handlowy polsko - niemiecki nie wywarł na nowym terenie tych efektów, jakich się po nim spodziewano.

Po tych uwagach o sytuacji ogólnej w okręgu izbowym przejść pragnę do omówienia, chociażby w krótkich słowach, naszej sytuacji na odcinku portowym. W roku ubiegłym osiągnęliśmy znowu wyższą liczbę przeładunków w porcie, niż we wszystkich okresach rocznych poprzednich. Jest to zjawiskiem bardzo dodatniem, jeśli się zważy, że ogólne obroty naszego handlu zagranicznego nieco się skurczyły w porównaniu z rokiem poprzednim. Liczba 1.111.844 ton w przywozie stanowi wzrost o 12,1 proc. w stosunku do okresu poprzedniego, a liczba 6.362.599,5 ton w wywozie — wzrost o 2,6 proc. Tak kształtujące się liczby są odzwierciadleniem sytuacji naszej w dziedzinie handlu zagranicznego. Handel ten, jak wynika z opublikowanych niedawno liczb, w imporcie wzrósł o 5,47 proc., natomiast w eksporcie skurczył się o 5,75 proc. Jeżeli więc porównamy wyżej przytoczone relacje ze sobą, to stwierdzimy, że Gdynia nietylko utrzymała swój stan posiadania jako port przeładunkowy, lecz nawet zdołała go zwiększyć poważnie w dziedzinie importu i słabiej w dziedzinie eksportu. Jest to wyraźnem potwierdzeniem roli portu gdyńskiego w obrotach zagranicznych. Lecz zdawać powinniśmy sobie bardzo dokładnie sprawę z tego, że rola naszego portu może być wzmocniona i ugruntowana tylko wtedy, jeśli zdolamy uczynić z niego poważne centrum handlowo - rozdzielcze nietylko dla kraju, ale też pod wieloma względami dla innych państw bałtyckich. Ten punkt widzenia Izba nasza stale podkreśla i akcentuje. Zwróciliśmy naprz. ostatnio uwagę czynników miarodajnych, że polityka reglamentacji handlu zagranicznego powinna być nastawiona w ten sposób, aby poważna część kontyngentów na towary reglamentowane była przyznawana sferom kupieckim, osiedlającym się w Gdyni i aby Gdynia w żadnym wypadku nie była traktowana gorzej od Gdańska, który jak wiadomo, naprz. na kawę uzyskał kontyngent, stanowiący nieomal połowę kontyngentów, ustalonych dla całej Polski, gdy na Gdynię przyznano przeciętnie zaledwie 13%. Nie jest to zgodne z naszemi dążeniami do wytworzenia w Gdyni warunków prawdziwie atrakcyjnych dla jej rozwoju pod względem handlowym.

Chciałbym również zwrócić uwagę Panów na dążenia ze strony Izby do poparcia możliwości ruszenia z martwego, narazie, punktu w zakresie, uprzemysłowienia Gdyni, głównie w kierunku stworzenia warunków dla osiedlenia się przemysłu w obrębie portu. Wobec sytuacji budżetowej państwa koniecznem jest znalezienie sposobu sfinansowania budowy kanału przemysłowego i przystosowania terenów, przy nim położonych, za pomocą kapitałów prywatnych, możliwie z przyciągnięciem twórczego kapitału zagranicznego. Prace w tym kierunku znajdują się w stadjum początkowem i dlatego nie mógłbym już teraz sprawy tej przedstawić Panom w sposób bardziej szczegółowy.

Wywody moje chciałbym zakończyć przypomnieniem Panom kilku enuncjacyj, tak Wicepremjera Ministra Skarbu Kwiatkowskiego, jak i Pana Ministra Przemysłu i Handlu gen. Góreckiego, w których obaj Ministrowie wyraźnie podkreślili dążenia ze strony Rządu do

nawiązania i utrzymania ścisłego i życzliwego kontaktu z przedstawicielami życia gospodarczego na platformie współpracy i zaufania, apeluję więc do Panów, jako do przedstawicieli życia gospodarczego okręgu izbowego, aby Panowie do tych dążeń Rządu ustosunkowali się pozytywnie i z pełnem zaufaniem.

Kończąc, uzupełniam przemówienie moje dwiema jeszcze uwagami:

1) podkreślić należy, że Rząd nasz od dawna nie zwracał się w poczynaniach swoich z podobnym apelem do sfer gospodarczych, jak to miało miejsce przy ostatnich posunięciach, przy których Rząd dążył do jaknajściślejszej współpracy z życiem gospodarczem;

2) nasze życie gospodarcze nastawione jest obecnie na ton minorowy, chciałbym więc tu zwrócić się do Panów Radców z prośbą i apelem, że wydawanie już obecnie sądu o poczynaniach Rządu byłoby przedwczesne. Historja świata poucza nas bowiem, że nie było wypadku, aby ostre zarządzenia oszczędnościowe, zmierzające do poprawy sytuacji gospod. nie wywoływały początkowo niezadowolenia. Że poczynania naszego Rządu napróżno nie poszły, świadczy o tem już chociażby zainteresowanie zagranicy sprawą ulokowania kapitałów w Gdyni. Chciałbym zaznaczyć, że do mnie jako do Prezesa Izby, zwracano się już z pewnych sfer zagranicznych w tej sprawie.

Nie chcę nastrajać Panów Radców optymistycznie. Zaznaczam jednak, że o skuteczności zarządzeń rządowych można będzie wydać sąd dopiero po kilku miesiącach.

Partykularyzm w prawie handlowem morskiem i jego znaczenie dla zagadnienia kodyfikacji tej dziedziny prawa

Jak długo zwyczaje i instytucje prawne w żegludze morskiej istnieją, posiadały one zawsze charakter oryginalny i odrębny. Niezależnie od kodyfikacji w innych dziedzinach prawa odbywała się, jak możemy śledzić w historji prawa, kodyfikacja zwyczajów i norm prawnych w żegludze morskiej i była ujmowana w osobny system kodyfikacyjny. Zwyczaje i normy, obowiązujące w żegludze morskiej, były zawsze jakby oderwane od świata lądowego. Międzynarodowy charakter żeglugi morskiej i zjawiające się na wodach morskich, wszędzie te same, niebezpieczeństwa o specjalnym charakterze, grożące statkom, ładunkom i życiu ludzkiemu, stworzyły na morzu odrębny świat pojęć i wyobrażeń. Wytwarzała się w związku z tem odrębna praktyka życiowa, praktyka morska i pod wpływem tej praktyki kształtowały się też specjalne i oryginalne normy prawne, których nie włączono do systemów ogólnych dziedzin prawa. Poza nielicznemi wypadkami, kodyfikacja Justynjana pozostawiła prawo morskie na boku, nie ruszając stosowanych w żegludze morskiej rodyjsko-greckich zwyczajów, które później cesarz bizantyjski Leon Izauryjczyk skodyfikował w roku 740 (Nomos Rhodion Nautikos). Mimo, że prawo rzymskie kodyfikowane było w języku łacińskim i tym językiem posługiwano się w rzymskim i bizantyjskim świecie prawniczym, uznawano w praktyce sądowej określenia morskiej gwary rodyjsko - greckiej. Partykularyzm prawa morskiego ma, jak widzimy, u starych Greków i Rzymian swoją historję.

W średnich wiekach wykazuje żegluga morska pewną zmianę swej dotychczasowej struktury, mianowicie przejście od żeglugi przedsiębiorcy jednoosobowego do żeglugi, uprawianej przez ad hoc organizowane spółki z udziałem właścicieli statków, kupców, finansistów i załogi. Udziałowcy spółki ponosili ryzyko wyprawy wspólnej i partycypowali w stratach i zyskach. Wymienić tu należy przedewszystkiem spółki: colonna, societas maris, commenda, germanimento (Por. Dr Władysław Sowiński: Prawo handlowe morskie, 1935, str. 18 i 19). Cały okres średnich wieków wykazuje odrębność kodyfikacyjną prawa morskiego. Ta odrębność kodyfikacyjna utrzymała się do najnowszych czasów. Kraje, które stworzyły własną doktrynę prawa morskiego i w oparciu o tę doktrynę skodyfikowały prawo morskie, posiadają osobne kodyfikacje w tej dziedzinie w postaci czy to osobnego rozdziału kodeksu handlowego, czy też osobnej ustawy, — są to Anglja, Francja i Niemcy (II tytuł Code de commerce z 1807 r., 4 księga niem. kod. handl. z 1897 r. Merchant Shipping Act z 1894 r.) — Nawet Rosja sowiecka, kodyfikując prawo morskie na zasadach komunistycznych, nie odważyła się naruszyć odrębności prawa morskiego. Tradycja tej odrębności jest jeszcze dzisiaj wszędzie bardzo silna. Inaczej być nie może, bo jak dawniej, tak i dzisiaj istnieje osobny świat morski z odrębnemi pojęciami i zwyczajami, opartemi na wiekowej tradycji. Handel morski stwarza bowiem stosunki prawne pomiędzy obywatelami różnych państw, a więc stosunki międzynarodowe o odmiennym charakterze niż stosunki prawne na lądzie. W żegludze handlowej morskiej istnieje pewnego rodzaju numerus clausus specjalnych podmiotów i przedmio-

tów prawnych. Na pierwszy plan wysuwa się tu statek handlowy morski, który nie jest zwykłą ruchomością i traktowany jest przez pozytywne prawo i doktrynę w niektórych wypadkach jako quasi osoba, a nawet jako quasi nieruchomość. — Odrębność majątku morskiego armatora (statku i przewoźnego) jest powszechnie uznawana. Zmiana własności statku i ustanowienie zastawu na nim (hipoteka morska) odbywa się inaczej jak przy zwykłych ruchomościach. A przecież statek jest par excellence rzeczą ruchomą, która porusza się i może pływać po wszystkich wodach morskich świata, a mimo to jest on całkiem specyficzną ruchomością. Odpowiedzialność armatora jest z reguły inna niż odpowiedzialność kontrahenta lądowego. — Wiele innych nader charakterystycznych i oryginalnych zjawisk prawnych możnaby przytoczyć z dziedziny prawa morskiego. — Obok armatora działa również w handlu morskim szereg osób pomocniczych o specyficznym charakterze, w szczególności maklerzy okrętowi (o innych cechach niż zwykły makler), piloci, sztauerzy oraz publiczne zakłady przeładunkowe.

Ekskluzywność prawa handlowego morskiego nie jest dzisiaj taka jak dawniej. — Ma to przedewszystkiem swoje przyczyny gospodarcze, w szczególności w większej jak dawniej łączności handlu morskiego i handlu lądowego. Życie gospodarcze lądu jakgdyby korytami (kolejami, rzekami) podąża do portów i szuka ujścia za morzem. Pojęcia prawa lądowego podążają za towarem, wysyłanym do portów zamorskich, i odgrywają pomocniczą rolę przy ocenie instytucyj prawa morskiego. Powstają także instytucje, łączące w sobie elementy prawa morskiego i lądowego, jak n. p. konosament morsko - kolejowy. Wskutek łączności całego życia gospodarczego krajów z handlem morskim judykatura wykazuje tendencję, aby do zjawisk handlu morskiego stosować, w razie potrzeby, prawo cywilne i ogólne prawo handlowe. Wobec tego, że niektóre instytucje prawa morskiego wskutek postępu technicznego w żegludze i zmiany jej struktury, są obecnie już przestarzałe, jak spółka okrętowa, bodmerja, trzeba było je zastąpić instytucjami prawa ogólnego, a mianowicie spółkami handlowemi i hipoteką okrętową. Obserwujemy więc zjawisko, że pojęcia i instytucje prawa cywilnego i handlowego zapuszczają korzenie w prawie morskiem, co nie zmienia jednak faktu istotnej odrębności prawa morskiego. Jest to zupełnie naturalnem zjawiskiem, wynikającem z rozwoju życia gospodarczego i pociągającem za sobą zmiany względnie uzupełnienie prawa morskiego bez uszczerbku jego tradycyjnej odrębności.

Zagadnienie odrębności prawa handlowego morskiego staje się dziś aktualne w związku z tendencjami unifikacyjnemi w tej dziedzinie. — Konwencje brukselskie prawa morskiego z 1924 i 1926 r. przyniosły unifikację zasadniczych norm, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności armatora, przywilejów na statkach, postanowień konosamentu oraz imunitetów statków państwowych. Dalsze prace unifikacyjne w dziedzinie prawa handlowego morskiego prowadzone są przez Comité Maritime International, Institut de droit international i International Law Association. Unifikacja prawa handlowego morskiego niewątpliwie jest potrzebna, gdyż usunie trudności, wynikające z kolizji norm w żegludze morskiej, będące szkodliwe dla handlu morskiego. Jeżeli jednak mamy dążyć do rzeczywistej unifikacji i stworzyć we wszystkich krajach jednolite ustawodawstwo morskie o charakterze międzynarodowym ułatwiające obrót morski, to niewątpliwie musimy utrzymać odrębność prawa morskiego, bez której unifikacja byłaby utrudniona, a nawet niemożliwa. W toku prac wspomnianych organizacyj naukowych podnoszono niejednokrotnie, że przyszłe jednolite ustawodawstwo morskie powinno się opierać wyłącznie na potrzebach, wynikających z praktycznych potrzeb handlu morskiego, z pominięciem, o ile możności, zasad ogólnego prawa, wykazującego w poszczególnych krajach istotne różnice.

Na temat, czy należy utrzymać odrębność kodyfikacji prawa morskiego, czy też łączyć tę dziedzinę prawa z innemi dziedzinami prawa, zwłaszcza, jeżeli chodzi o przewóz, wypowiadano się w ostatnim czasie niejednokrotnie w literaturze.

Według przeważającej opinji łączenie takie byłoby eksperymentem, którego skutków gospodarczych nie dałoby się przewidzieć i który dlatego jest niebezpieczny. Niewątpliwie życie gospodarcze kroczy naturalnemi drogami, nie znosząc eksperymentów. Słusznie powiada Ripert (Droit Maritime, I tom, 1929, str. 79), że prawo handlowe morskie „a une vie á part, un aspect original".

O ile chodzi o zagadnienie kodyfikacji prawa morskiego w Polsce, to przyszłe prace kodyfikacyjne powinny pójść w kierunku zmodernizowania tej dziedziny prawa w miarę rzeczywistych potrzeb gospodarczych, bez uszczerbku jej tradycyjnej odrębności, wynikającej przedewszystkiem z międzynarodowego charakteru żeglugi morskiej, i niemieszania tej dziedziny z dziedzinami prawa lądowego, w szczególności prawa rzecznego . Należałoby się obawiać, że łączna kodyfikacja prawa morskiego i rzecznego mogłaby wydać produkt, który kodyfikacyjnie i życiowo nie będzie przedstawiał harmonijnej całości kodyfikacyjnej. Żegluga morska ma niewątpliwie swój charakter odrębny, międzynarodowy. Statek morski i armator takiego statku z jednej strony, a statek rzeczny i właściciel takiego statku z drugiej strony

znajdują się w odmiennych sytuacjach prawnych i warunkach. Należałoby także wziąć pod uwagę ten ogólny wzgląd, że dla sędziego łatwiej jest stosować kodyfikacje przedmiotowo rozgraniczone niż połączone, co również przemawiałby za rozgraniczeniem prawa morskiego i rzecznego. Dlaczego n.p. nie kodyfikuje się tak pokrewnych dziedzin jak prawa wekslowego i czekowego, albo asekuracji lądowej i morskiej łącznie, a kodyfikuje się te dziedziny w osobnych ustawach? Za taką oddzielną kodyfikacją przemawia przedewszystkiem wzgląd jasności i przejrzystości systematyki ustawodawczej.

Powyższe uwagi, ujęte w krótkim artykule, nie wyczerpują argumentacji na rzecz utrzymania odrębności kodyfikacyjnej prawa handlowego morskiego, dlatego też autor powróci jeszcze do tego tematu na łamach niniejszego pisma.

Dr Władysław Sowiński.

Gospodarcze tematy morskie w naszych czasopismach z r. 1935

Rozważania niniejsze są rezultatem spostrzeżeń i uwag, jakie piszącemu nasunęły się, gdy przygotowywał wykaz perjodyków — gospodarczych i geograficznych — dla czasopisma „Baltic Countries", wydawanego przy Instytucie Bałtyckim. Konkretnem zdaniem tutaj jest rozważenie, o ile nasza publicystyka gospodarcza uwzględniła tematy morskie w r. 1935.

Weźmy pod uwagę czas do jesiennego wystąpienia Rządu z akcją gospodarczą, co zupełnie słusznie zajęło kolumny publicystyczne. Z rozważań wyłączamy dzienniki i biuletyny izb przemysłowo - handlowych z wyjątkiem Biuletynu Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni, oraz perjodyki takie jak „Przegląd miesięczny" B. G. K. i „Informator eksportowy", — ze względu na specjalny charakter tych czasopism. Wyłączamy również miesięcznik „Morze" ze względu na jego charakter popularny, oraz wydawnictwa poświęcone sprawom rybackim. Uwzględniamy natomiast te wszystkie czasopisma polskie, które już ze swego założenia noszą cechy naukowego traktowania i podchodzenia do tematów, a w których zakresie leży lub powinno leżeć zainteresowanie również marynistycznemi tematami.

W uwzględnionych wydawnictwach chodzi nam o działy poświęcone rozprawom, czyli pomijamy działy kronikarskie, informacyjne, wogóle sprawozdania, krótko i bieżąco podawane.

By rzecz rozpatrzyć sine ira et studio, możliwie pominiemy tytuły czasopism czy artykułów, a przedewszystkiem nazwiska autorów.

Z 13 perjodyków, jakie piszący ostatecznie uwzględnił, ledwo siedem wykazało w r. 1935 gospodarcze tematy morskie. Podczas gdy wszystkie uwzględnione perjodyki wydały do końca listopada 146 zeszytów, to 7 wyszczególnionych — 110 zeszytów z 276 rozprawami (dłuższemi i krótszemi). Otóż z liczby ostatniej tylko 44 artykuły traktują o sprawach morskich i portowych w co są już wliczone artykuły dotyczące Gdańska, które właściwie nie są marynistyczne.

Zasadniczy rozdział owych 44 artykułów na tematy przedstawia się następująco: morskie zagadnienia gospodarcze ogólne 7, żeglugowe 2, dotyczące handlowej marynarki krajowej 11, handlowe 2, gdyńskie 10, gdańskie 8 i zarówno gdyńskie jak i gdańskie 4. — Ze względu na charakter, wśród rzeczonych 44 artykułów jest 9 sprawozdań rocznych, 4 rozprawy raczej statystyczne, 2 opisowe i 12 sprawozdawczych innych, w czem np. o 15-leciu polskiego dostępu do morza — 2; zatem razem artykułów sprawozdawczych jest 27. Nie są to więc rozważania pisane dla wysnucia koncepcyjnych wniosków.

Pozostaje na właściwe rozprawy tylko 17 artykułów. Jednak z tych 17-tu odnosi się 5 do dewaluacji guldena gdańskiego i spraw stąd powstałych, z nich zaś 3 są charakteru właściwie sprawozdawczego. Innemi słowy, pozostaje ledwo 12 rozpraw. Rozdzielają się one następująco: 6 rozpraw traktuje zagadnienia polskiej floty handlowej, 2 handel gdyński (bawełna i skóry), 2 stosunki polsko - gdańskie, pozostałe zaś są — po jednym artykule — o tranzycie i o uprzemysłowieniu Gdyni. Tematy, przedstawiające zagadnienia naszej marynarki, omawiają — po dwa razy w każdym problemie sprawę szkunerów, znaczenie gospodarczo finansowe własnej floty oraz sposoby powiększenia floty handlowej.

Pominiemy szczegółowe ocenianie treści, lecz jedynie podkreślimy pewne ogólne cechy. Pierwsze, to fakt, że powtarzają się wprost identyczne tematy, na co zresztą wskazują bardzo podobne tytuły. Czyli nieraz zachodzić może podejrzenie plagiatu idei — co nie oznacza koniecznie plagiatu treści; przeciwnie, jeden artykuł o drugim podobnym zdaje się nic nie wiedzieć. Zatem w naszej gospodarczej publicystyce morskiej jest wyraźne ubóstwo idei.

Charakterystyczne wnioski wynikają, jeśli przypatrzymy się liczbie autorów. Wy-

mienione przez nas 44 artykuły noszą podpisy w 38 wypadkach, które przypadają na 28 autorów. Fakt już nawet takiej liczby autorów mówiłby nie źle, gdyby nie to, że bardzo pokaźna liczba artykułów wskazuje na fachowców pióra, ale nie tematów. Powtarzanie się tematów, pisanych przez różnych autorów w różnych czasopismach, nasuwa podejrzenie rywalizacji literackiej, lecz niestety — jeśli się uwzględni treść — rywalizacji, powiedzmy, studenckiej. — Nie ulega wątpliwości, że są u nas znawcy gospodarczych zagadnień morskich: niestety, zbyt mało z nich zabrało głos w publicystyce w roku bieżącym, a ci co głos zabrali, to wystąpili na łamach prasy raczej tylko raz.

Równie smutną cechą jest brak dyskusji i kontynuacji. Nietylko artykuły, ale i poruszane zagadnienia pozostają bez echa, wyjąwszy dwa tematy z zagadnień floty handlowej, które jednak też nie mają ściśle dyskusyjnego charakteru.

Inny zarzut, jaki postawić należy autorom, to podawanie rozpraw zazwyczaj mało przygotowanych odnośnie zakresu i głębi.

Badając treść innych tematów gospodarczych w naszych perjodykach, nasuwało się piszącemu nieraz przypuszczenie, czy też nie unika się morza. Jest rzeczą bardzo charakterystyczną, że z dwóch bardzo poważnych naszych perjodyków, podających przeglądy konjunktury, jeden zupełnie pomija sprawy naszego wybrzeża i morza, mimo że raczej ten perjodyk winien to czynić. Przy rozpatrywaniu np. ostatnich 10 lat w przemyśle gumowym, lub genezy i charakterystyki polskiej polityki w traktatach handlowych, lub przyczyn ujemności bilansu handlowego, pominięto zupełnie, w jakim związku pozostają dane sprawy z naszemi portami i marynarką. Drugi artykuł zadawala się tylko zaznaczeniem (bez dowodów), że zawdzięczamy dostępowi do morza, iż poziom naszego handlu zagranicznego nie jest jeszcze niższy. — W sprawozdaniu rocznem naszej najważniejszej organizacji przemysłu w części statystycznej dano dostatecznie wiele o ruchu handlowym naszych portów; jednak nie podano, czy organizacja zajmowała się jakiemikolwiek sprawami morskiemi z takiego czy innego punktu widzenia.

By nie przedłużać kolumny, pominiemy wyliczanie zaiste długiego szeregu tematów z zakresu naszej gospodarki i polityki morskiej i nadmorskiej, których omówienia na łamach prasy należało się spodziewać. Podnieść tylko należy to, że nie znajdujemy w gospodarczej prasie ani krytyki ani ostrzeżeń i przewidywań zapobiegawczych. A że to przecież jest wskazane, nauczyła nas boleśnie dewaluacja guldena. Jest rzeczą charakterystyczną, że przed tą dewaluacją nie spotykamy się na łamach perjodyków z żadnemi głosami, wskazującemi na niebezpieczeństwo, dopiero gdy spełniło się w pełni przysłowie „mądry Polak po szkodzie", znalazło się 3 artykułów; pozatem głucho w publicystyce naszej, jaki może być dalszy rozwój i jakie ewentualne skutki bliższe i dalsze dla Gdyni i dla naszych transportów morskich via Gdańsk.

Wygląda wogóle, jakby w sprawach marynistycznych panowała zasada „nolli me tangere" czy „dolce far niente", lub jedno i drugie. Prawda są takie zagadnienia, których lepiej nie roztrząsać publicznie, zwłaszcza gdy się nie umie rzeczy tak ująć, by ani nie dawać atutów w rękę przeciwnikom ani nie studzić własnych głów, mało jeszcze przegrzanych morzem. Lecz są rozliczne zagadnienia, ogólne i szczegółowe, które powinny być poddane dyskusji i wiadomości szerszej. Inaczej nadal sprawy będą spóźniane lub zmieniane po niewczasie, czego doświadczeń zbyt wiele mają pracujący nad morzem.

Rozważając ilość i treść artykułów w prasie, obserwatorzy w głębi kraju, stojący zdala od bezpośredniości gospodarczego życia morskiego, zatem również nasi naukowcy ekonomiści muszą pozostawać pod wrażeniem, że nasze sprawy morskie ułożyły się i rozwijają korzystnie i spokojnie. Tem się tłumaczy to, że nasi ekonomiści lądowi nie interesują się gospodarczemi zagadnieniami morskiemi: nie widzą trudności i niebezpieczeństw a trudno od nich wymagać, by będąc daleko od wybrzeża, sami wyszukiwali bolączki i groźby w życiu gospodarczem, morskiem i portowem, gdy naokoło nich stale pełno problemów gospodarczych śródlądowych. Zatem zachodzi tu nie niepopularność tematów morskich u naszych znawców ekonomistów, ale może nieświadomość konieczności zajęcia się takiemi tematami.

A że fachowcy, znający bolączki i potrzeby, nie zabierają głosu, to chyba dlatego, że niektórzy cierpią na pióro - fobję, ale większość wybitna dosłownie nie ma czasu do pisania porządnego artykułu, kiepskim zaś nie chce kompromitować się.

Sentymentu do morza nie można w Polsce negować; dowodzi tego, między innemi, tłumny udział w wycieczkach na wybrzeże i na morze. Lecz, niestety, zdaje się, że nie mamy dostatecznie głębokiego i szerokiego realizmu morskiego, a przedewszystkiem dostatecznie szerokiej świadomości potrzeb głębokiego badania i stałego pilnowania gospodarczych spraw morskich.

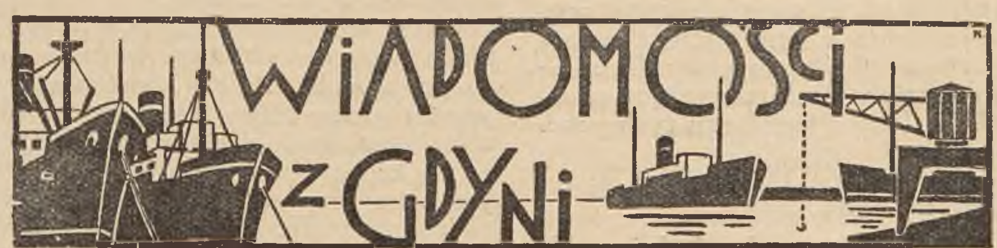
Brak nam ludzi w dostatecznej liczbie, mających zarówno czas jak i umiejętność dla gospodarczych spraw morskich.

Ludzi tej umiejętności należy więc wyrobić, to zaś może uczynić tylko wyższa uczelnia, zajmująca się całokształtem gospodarki morskiej. Tylko ludzie oddani pracy na takiej uczelni mogą mieć dostatecznie

swobodnego czasu do pisania, a nie praktycy morscy.

Gdy więcej będzie znawców morskich, mających czas i chęć pisania, ale bez lęku ściągnięcia na siebie zarzutów i strat z tej czy z owej strony, jednem słowem więcej ludzi niezależnych stanowiskiem i dochodem, wtedy będzie więcej gospodarczych rozpraw marynistycznych i nareszcie zjawi się dyskusja, co dopiero może dać rezultaty pewne i wartościowe. Wtedy też redakcje naszych perjodyków gospodarczych będą mogły wybierać z materjałów do publikacji, czego dotąd niema, a wskutek czego — choćby wobec łaknienia powszechnego rzeczy morskich, będących wciąż jeszcze nowinkarstwem — dają wszystko, co im się nadeśle, jako że „na bezrybiu i rak ryba".

W. Winid.



PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 30 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby, czwarte w bieżącej kadencji.

Otwierając Zebranie Plenarne Pan Prezes Tor przedłożył Izbie wniosek o mianowaniu p. Radcy inż. Napoleona Korzona, pierwszego Prezesa naszej Izby, Prezesem Honorowym Izby w uznaniu zasług jego nad organizacją rozszerzonego Okręgu Izbowego w oparciu o port gdyński, nad rozwojem którego szczególnie owocnie pracował. Wniosek ten został jednogłośnie pośród owacyjnych oklasków przyjęty.

Następnie Prezes Izby wygłosił dłuższe przemówienie, obrazujące położenie gospodarcze okręgu Izbowego na tle ostatnich zarządzeń gospodarczych Rządu (przemówienie to podajemy na wstępie niniejszego numeru). —

Po przemówieniu Prezesa Izby wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos p. p. Radcowie: Jagodziński, Gończ, Knast, Czerwiński, wiceprezes Dr Smoleń i Radca Podraszko, którzy nawiązując do przemówienia Prezesa uwypuklili szereg momentów niekorzystnych tak w samym układzie handlowym Polsko-Niemieckim, jak i w jego działaniu obecnem. Mówcy podkreślali brak kontaktu z czynnikami gospodarczemi w czasie pertraktacyj przy opracowywaniu umowy i wykazywali na podstawie przykładów z działalności reprezentowanych przez siebie branż handlu i przemysłu przyczyny niekorzystnego kształtowania się stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a Niemcami w okresie działania wspomnianej umowy. W związku z tak kształtującą się sytuacją, mówcy wskazali na konieczność przedstawienia czynnikom rządowym opinji Izby w tym przedmiocie.

Przechodząc do omówienia skutków ostatnich zarządzeń Rządu w dziedzinie zniżki cen, Radcowie Izby wskazywali na spadek siły nabywczej konsumentów oraz na szkodliwość akcji prasy, rozpowszechniającej wiadomości o zasięgu akcji obniżki cen, co wpływało na wstrzymywanie się z zakupami przez konsumentów.

Ostatni z zabierających głos w dyskusji, p. Radca Podraszko wskazał na konieczność wstrzymywania się od krytyki zarządzeń Rządu, albowiem gdyby nawet plany Rządu nie były słuszne w całej rozciągłości, to jednak, będąc przeprowadzone konsekwentnie, są one celowe. Niemniej uwagi sfer gospodarczych są konieczne. Nawiązując do roli Izb Przemysłowo-Handlowych, podczas zawierania umowy handlowej z Niemcami p. Radca Podraszko stwierdził, że były one pominięte, współpracowało natomiast w tym zakresie Biuro Traktatowe, które nie postępowało w myśl wskazań życia gospodarczego. Taki stan rzeczy, zdaniem p. Radcy Podraszki, przypisać należy etatyzacji, jaka wkrada się na teren Związku Izb a także biur poszczególnych Izb. Kończąc, p. Radca Podraszko przestrzegał przed etatyzacją Izb i wskazał na konieczność reprezentowania i obrony przez nie zdrowego poglądu gospodarczego.

Po zakończeniu dyskusji Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdań przewodniczących Komisyj Izbowych pp. Rummla, Jagodzińskiego, Melerskiego oraz naczelnika wydziału Izby p. Posła Marchlewskiego o sytuacji handlu w okręgu Izby, a następnie dokonało wyboru trzech członków Komisji Rewizyjnej Izby na rok 1936 w osobach pp. Radców Grabowskiego, Hildta i Laureckiego, a dalej wyboru sześciu członków Sądu Honorowego Izby w osobach Wiceprezesa Dra Smolenia i Radcy Maciejewskiego od sekcji handlowej, Radców inż. Namysłowskiego i inż. Tołłoczki od sekcji prze-

mysłowej oraz Radców inż. N. Korzona i A. Leszczyńskiego od sekcji żeglugowo-portowej.

Dalej Plenarne Zebranie zamianowało p. Dra Stefana Goldmana, dyrektora gdańskiego oddziału Centrali Rolników w Poznaniu i Prezesa Polskich Interesantów Portu Gdańskiego w Gdańsku, korespondentem Izby.

Po przyjęciu wniosków budżetowych przedłożonych przez Prezydjum Izby, dotyczących obniżenia opłat za świadectwa pochodzenia na saletrę wapniową i cukier oraz w sprawie dodatkowych kredytów w budżecie za rok 1935 jak również w sprawie przeznaczenia nadwyżki budżetowej na spłatę deficytów budżetowych z lat ubiegłych, Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdania z prac przygotowawczych do Kongresu Izb Przemysłowo-Handlowych i zaaprobowało wnioski, dotyczące informowania Radców Izby o przebiegu tych prac.

ZEBRANIE KONSTYTUCYJNE SEKCJI HANDLOWEJ IZBY.

W dniu 30 stycznia przed południem odbyło się zebranie konstytucyjne Sekcji Handlowej Izby. Na przewodniczącego Sekcji wybrany został wiceprezes Izby Dr Władysław Smoleń, zaś na zastępców przewodniczącego wiceprezes Kentzer i Radca p. Józef Mazur.

Sekcja przyjęła następnie regulamin swych obrad oraz zaznajomiona została przez p. posła Marchlewskiego z biegiem prac kierowanego przez niego Wydziału Izby dla rozwoju handlowego Pomorza.

URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby p. Stanisław Tor rozpoczął z dniem 1 lutego swój urlop wypoczynkowy.

Na czas tego urlopu zastąpi urzędujący wiceprezes p. Dr Władysław Smoleń.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1935 W UJĘCIU STATYSTYCZNEM.

Już rok 1934 dał w przewozach polskiej floty handlowej znaczną nadwyżkę względem roku poprzedniego: 962.367 ton metrycznych ogólnych przewozów wobec 861.340 ton w r. 1933. Rok 1935 dał dalszą nadwyżkę, o skoku znacznie większym niż w poprzednim roku, — osiągając poziom 1.196.190 t., czyli okrągło 1,2 mil. ton, co stanowi około 10% morskiego towarowego obrotu Polski w ostatnim roku.

Charakterystyczną cechą ubiegłego roku jest przywrócenie flocie trampów jej prężności: wprowadzono jeden z nich na linję południowo-amerykańską, jako statek pionierski (s/s „Wisła", przypomnijmy sobie że i statek tegoż typu „Niemen" spełnił już swego czasu rolę pioniera żeglugi parowego statku polskiego na rynku La Platy). Reszta trampów po uruchomieniu miała w roku 1935 różnorodny ładunek w wywozie i przywozie.

Oto liczby porównawcze dla podziału przewozów morskich pomiędzy trampy i linje regularne w latach 1934 i 35:

	Na linjach regularnych	trampy
1934	298.214	664.153
1935	346.035	850.155

Wprawdzie bezwzględny wzrost przewozów na trampach znacznie maleje w jego przewadze nad linjami regularnemi o ile się weźmie pod uwagę tylko względny wzrost przewozu wobec roku poprzedniego, nie da się jednak zaprzeczyć, że tendencja szybkiego wzrostu przewozów na linjach regularnych pod polską banderą w stosunku odsetkowym względem trampów uległa zmianie tylko wobec szybkiego wzrostu przewozów na trampach. Należy mieć na uwadze, że wzrost przewozów trampów zawdzięczamy wyłącznie flocie trampów Żeglugi Polskiej S. A., która wydatnie współpracowała z linjami regularnemi tegoż towarzystwa. Tramp przywożący np. pomarańcze, pracujący pod godłem towarzystwa żeglugi linjowej uważany być winien za dodatkowy statek linji regularnej, tak jak to czyni się dla wielu linij pod obcą banderą. Odwrotnie nasze linjowce niemal nigdy nie woziły złomu, rud i fosfatów, czego nie można dziś powiedzieć o wielu obcych linjach, bliższych i dalszych.

To też w naszej praktyce, w odniesieniu do floty S. A. Żegluga Polska podział przewozów na trampowe i regularne w r. 1935 musimy uważać za konwencjonalny, z wynikiem tym, że przewozy linij regularnych tego towarzystwa wypadły za małe na korzyść trampów.

Podział i przesunięcia w podziale przewozów pomiędzy kierunki eksportowy i importowy i tranzyt w grupach żeglugi regularnej i trampowej przedstawia się następująco:

Przewozy na linjach regularnych:

Rok	Wywóz	Przywóz	tranzyt	ogółem
1934	150.675	130.042	17.497	298.214
1935	228.468	112.815	4.752	346.035

Wzrost przewozów wywozowych, jak widać, znacznie przewyższa ogólny wzrost przewozów na linjach regularnych: spadł przywóz i jeszcze więcej przewóz międzyportowy i tranzyt. Przypuszczać jednakże należy, że przy ostatecznych obliczeniach liczba przewozów między portami zagranicznemi i w tranzycie jeszcze wzrośnie, głównie na niekorzyść przewozów wywozowych, co nie zmieni jednakże charakterystycznego wielkiego spadku przewozów między portami zagranicznemi.

Przewozy w żegludze nieregularnej: (trampy)

Rok	Wywóz	Przywóz	tranzyt	ogółem
1934	561.198	38.056	64.899	664.153
1935	707.891	123.108	19.156	850.156

W żegludze nieregularnej wzrost wywozu jest poważny, jednakże względny wzrost przywozu jest niewspółmiernie większy: w latach 1932 — 1934 import na trampach wahał się w granicach 23.000 — 43.000 ton rocznie i dopiero w roku 1935 obserwujemy nawrót do rekordowych lat 1929 i 1930, ówczesnych ilości jednakże jeszcze nie przekraczając.

Pomiędzy poszczególne towarzystwa żeglugi przewozy podzieliły się w porównywanych dwu ostatnich latach jak następuje:

	r. 1934	r. 1935
Żegluga Polska	381.908	614.228
Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe	89.925	91.268
Pol. Transatl. Tow. Okrętowe	18.718	33.127
Polskarob	471.816	457.567

Bezwzględny wzrost przewozów — największy wykazuje S. A. Żegluga Polska, wzrost procentowy względem roku 1934 — okrągło o 60%, co przy wysokich dla tego towarzystwa liczbach jest wzrostem bardzo poważnym. Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe zwiększyło nawet swe przewozy towarowe o 80% względem roku 1934.

Równolegle do uruchamiania trampów szło w roku 1935 na regularnych linjach wprowadzanie nowozbudowanych statków: s/s „Puck" i s/s „Hel" (pojemność brutto po 1.065 t.) w kwietniu, m/s „Piłsudski" (pojemność brutto 14.294 t.) we wrześniu. W nieregularnej żegludze uruchomiono m/s „Pionier I" (poj. brutto 546 t.) w październiku.

Pracę poszczególnych towarzystw żeglugowych omówimy w następnym numerze.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W IV KWARTALE 1935 R.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w IV kwartale 1935 r. przedstawiał się następująco:

W okresie od października Komisarjat Rządu **udzielił zezwoleń na budowę** 231 z tego w październiku 102, w listopadzie 85 i w grudniu 44, gdy w kwartale III udzielono zezwoleń 230, a w kwartale IV roku 1934 — 131. —

Rozpoczęto budynków w IV kwartale 179, gdy w kwartale III rozpoczęto 294, a w kwartale IV roku 1934-89.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale wynosi 92, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 116, a w kwartale IV 1934 roku — 89.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale wynosi 257 tysięcy m³, podczas gdy kubatura budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1935 r. wynosiła 239 tysięcy m³, a w IV kwartale 1934 — 104 tysiące m³.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków rozpoczętych w IV kwartale podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
Liczba budynków ogółem	**92**	**27**	**19**	**46**
w tem: mieszkalne				
murowane	78	24	18	36
drewniane	10	2	—	8
przemysłowe				
murowane	4	1	1	2
Kubatura w m³ ogółem	**256.652**	**92,994**	**45,895**	**117,763**
w tem: mieszkalne				
murowane	252,645	92,319	45,109	115,217
drewniane	1,735	315	—	1,420
przemysłowe				
murowane	2,272	360	786	1,126
Koszt budowy w 1000 zł	**8,405**	**3,462**	**1,269**	**3,674**
w tem: mieszkalne				
murowane	4,337	3,449	1,254	3,634
drewniane	28	7	—	21
przemysłowe				
murowane	40	6	15	19

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale 1935 r. według kosztorysów wynosi 8.405 tysięcy złotych, gdy w III kwartale 1935 roku wynosił 7.535 tysięcy zł., a w IV kwartale 1934 roku — 2.907 tysięcy złotych.

Budynki prowizoryczne.

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
Liczba budynków ogółem	**87**	**46**	**38**	**3**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	1	—	—	1
drewnianych	81	42	37	2
przemysłowych				
drewnianych	5	4	1	—
Kubatura w m³ ogółem	**16,776**	**9.694**	**6.672**	**410**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	121	—	—	121
drewnianych	15,332	8,651	6,392	289
przemysłowych				
drewnianych	1.323	1,043	280	—
Koszt budowy w 1000 zł	**216**	**119**	**90**	**7**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	2	—	—	2
drewnianych	201	109	87	5
przemysłowych				
drewnianych	13	10	3	—

Liczba budynków prowizorycznych rozpoczęta w IV kwartale wynosi 87, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 178, a w kwartale IV roku 1934 wynosiła 5.

Kubatura budynków prowizorycznych rozpoczętych w IV kwartale wynosi 17 tysięcy m³, gdy w III kwartale 1935 r. wynosiła 30 tysięcy m³, a w IV kwartale 1934 roku — 1 tysiąc m³.

Koszt budowy budynków rozpoczętych w IV kwartale według kosztorysów wynosi 216 tysięcy złotych, gdy w kwartale III 1935 r. wynosił 386 tysięcy złotych, a w kwartale IV 1934 r. — 15 tysięcy złotych.

Zakończono budynków ogółem w IV kwartale roku 1935 — 236, gdy w III kwartale 1935 r. zakończono 90, a w IV kwartale 1934 r. — 83.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków zakończonych w IV kwartale przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
Liczba budynków ogółem	**102**	**47**	**25**	**30**
w tem: mieszkalnych murowanych	82	43	9	30
drewnianych	14	1	13	—
przemysłowych murowanych	6	3	3	—
Kubatura ogółem w m³	**131,076**	**34,651**	**17,966**	**78,459**
w tem: mieszkalnych murowanych	124,812	32,683	13,670	78,459
drewnianych	3,765	396	3,369	—
przemysłowych murowanych	2,499	1,572	927	—
Koszt budowy w 1000 zł	**4,043**	**1,217**	**392**	**2,434**
w tem: mieszkalnych murowanych	3,943	1,169	340	2,434
drewnianych	49	10	39	—
przemysłowych murowanych	51	38	13	—

Liczba budynków stałych zakończonych w IV kwartale 1935 r. wynosi 102, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 40, a w kwartale IV roku 1934 — 83. —

Kubatura budynków stałych zakończonych w IV kwartale 1935 roku wynosi 131 tysięcy m³, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 53 tysiące m³, a w kwartale IV roku 1934 — 79 tysięcy m³. —

Koszt budowy budynków stałych zakończonych w IV kwartale 1935 r. według kosztorysów wynosi 4.043 tysięcy złotych, gdy w III kwartale wynosił 1.547 tysięcy złotych, a w IV kwartale roku 1934 — 2.277 tysięcy złotych.

Liczba budynków prowizorycznych zakończonych w IV kwartale 1935 r. wynosi 124, gdy w kwartale III zakończono 50, a w kwartale IV roku 1934 nie zakończono ani jednego. —

Kubatura budynków prowizorycznych zakończonych w IV kwartale 1935 wynosi 21 tysięcy m³, gdy w kwartale III wynosiła 10 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych zakończonych w IV kwartale 1935 wynosi 266 tysięcy złotych, gdy w kwartale III 1935 wynosił 123 tysiące złotych.

Liczba mieszkań i izb rozpoczętych i zakończonych w IV kwartale 1935 przedstawia się, jak niżej:

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
rozpoczęto				
mieszkań	839	280	183	376
izb mieszkalnych	2079	701	457	921
izb niemieszkalnych	479	115	107	257
zakończono				
mieszkań	665	109	208	348
izb mieszkalnych	1693	331	464	898
izb niemieszkalnych	400	65	43	292

POŚWIĘCENIE GMACHU SZKOŁY GOSPODARCZEJ W GDYNI.

W dniu 26 stycznia nastąpiło uroczyste poświęcenie Gmachu wybudowanego staraniem Towarzystwa Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej, będącego pod wysokim protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

W gmachu tym znalazły pomieszczenie Żeńska Szkoła Przysposobienia Zawodowego, kursy dla obsługi okrętowej, laboratorja dla zakładów naukowych Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz internaty dla szkół zawodowych.

Gmach ten, wybudowany zgodnie z nowoczesnemi wymogami techniki budowlanej, ze względu na swe przeznaczenie i wykorzystanie stanowi jedną z poważnych zdobyczy dla dalszego rozwoju wychowania młodzieży w kierunku zawodowym.

Żeńska Szkoła Przysposobienia Zawodowego zaopatrzona została we wszelkiego rodzaju urządzenia, niezbędne do szkolenia zawodowego.

Są więc warsztaty kucharskie, pralnia, prasowalnia krawiecka oraz wzorowe mieszkanie dla rodziny robotniczej.

Wielkie ma znaczenie kurs dla obsługi okrętowej, który przygotowuje kadry służby okrętowej, niezbędnej przy rozbudowie nowych linij pasażerskich. Wreszcie odda nowowykończony gmach poważne usługi uczelniom handlowym, prowadzonym przez Izbę, dzięki możności zainstalowania w nim laboratorjów oraz internatów męskiego i żeńskiego: te ostatnie mają znaczenie specjalne ze względu na fakt, iż znaczna część młodzieży,

przybyła na studja w Gdyni z rozmaitych ośrodków całego państwa.

Uroczystości poświęcenia dokonał ksiądz Dziekan Tenczyński w obecności p. Komisarza Rządu Mgr. Fr. Sokoła, delegata Kuratorjum Okręgu Szkolnego w Poznaniu Naczelnika Dylczyńskiego, Prezesa Towarzystwa Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej p. Dyr. Bergena oraz przedstawicieli Izby naszej, uczelni zawodowych i inn.

Uroczystość poświęcenia poprzedzona została Plenarnem Posiedzeniem Towarzystwa, na którem władze Towarzystwa złożyły sprawozdanie z wykonanych prac i finansowej sytuacji Towarzystwa w związku z zakończeniem budowy nowego gmachu.



PROJEKT BUDOWY PRZEZ STANY ZJEDNOCZONE NAJWIĘKSZYCH TRANSATLANTYKÓW ŚWIATA.

Prasa hamburska podaje szereg ciekawych szczegółów, dotyczących nowych statków amerykańskich, które mają być zbudowane, aby dotrzymać kroku Francji i Anglji na Atlantyku. Wspomina się o dwóch statkach pojemności 100 tys. brt. każdy z pomieszczeniem na 10 tysięcy osób. Statki te długości 373 m., szerokości 43,2 m. i zanurzeniu 11 m., mają płynąć z szybkością 34 węzłów, która będzie mogła osiągnąć nawet przejściowo 38 węzłów (70 km. na godzinę). Statki te mają być zbudowane przez rząd amerykański i oddane do eksploatacji jednemu z towarzystw amerykańskich na 20 lat. Koszty w wysokości 50 miljonów dol. za statek mają się zamortyzować w ciągu 10 lat. Na pokrycie kosztów mają być wypuszczone akcje z tem, że w jednem ręku nie może być więcej, niż 3 proc. ogółu akcyj. Akcjonarjusze mogą akcje zamienić na odpowiednią ilość biletów okrętowych. Na wypadek wojny oba okręty będą oddane rządowi do dyspozycji do celów transportowych. Statek będzie posiadał tylko jedną klasę, przyczem koszty przejazdu wyniosą 50—60 dolarów bez utrzymania. Pasażerowie będą się mogli utrzymywać w specjalnych restauracjach, wydających potrawy po umiarkowanych cenach. Restauracje będą zatem podzielone na różne kategorje, dające pasażerom utrzymanie od najwykwintniejszego aż do najskromniejszego.

ZWIEKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Izba Żeglugowa Zjedn. Królestwa (Chamber of Shipping of the United Kingdom) zestawiła i ogłosiła p. t. „Bezpieczeństwo na morzu“ bardzo ciekawy statystyczny materjał porównawczy, dotyczący bezpieczeństwa żeglugi morskiej, jak dla pasażerów okrętowych, tak dla załóg okrętowych w ostatnich latach przedwojennych, oraz w normalnem piętnastoleciu powojennem, zakończonem rokiem 1934. Zestawienie obejmuje przewozy brytyjskie, zaznaczając, że taka sama tendencja zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi morskiej objawia się również w innych marynarkach. Ponieważ angielska flaga pokrywa przeszło trzecią część handlowego tonażu światowego, przekrój przez jej warunki bezpieczeństwa w poszczególnych latach może do pewnego stopnia świadczyć o odpowiednich warunkach na statkach pozostałych bander.

Otóż przedewszystkiem uderzająca jest różnica stanu bezpieczeństwa na drogach lądowych i na morzu właśnie w ostatnich latach. W ostatniem bowiem czteroleciu na morzu było wypadków śmiertelnych z pasażerami przeciętnie 22 w ciągu roku, a na drogach lądowych np. takiej W. Brytanji po 7.343 rocznie. Nawet z uwzględnieniem dużej gęstości ruchu na lądzie porównanie wypadnie ogromnie na korzyść komunikacji morskiej. Ostatecznie podróżującemu obojętnie, czy obok niego przewinie się pięć czy też pięćset samochodów, i niema żadnego pocieszenia w tem, że się jest najechanym przez tysiączny samochód w gęstym ruchu, a nie przez dziesiąty w rzadkim ruchu. Dlatego też pasażer westchnąć może z uczuciem ulgi, dostając się na okręt, gdzie szanse wypadku śmiertelnego są najmniejsze, — mniejsze, aniżeli w jego własnej siedzibie, otoczonej drogami lądowemi.

I co znamienne, na drogach lądowych w ostatniem dwudziestoleciu, z wyłączeniem lat wojennych, bezpieczeństwo się *zmniejsza*, na morzu natomiast się wydatnie *zwiększa*. W latach 1910 — 1914, na skutek dwu olbrzymich katastrof ze statkami „Titanic“ i „Empress of Ireland“ na rok przypadło po 429 ofiar w pasażerach, a nawet po wyeliminowaniu tych katastrof liczba ofiar sięgała 96 na rok, ażeby spaść stopniowo do 22 na rok w ostatniem pięcioleciu.

Jeszcze charakterystyczniejszy i znamienniejszy. bo obejmujący wszystkie okręty, jest spadek ofiar w składzie załóg okrętowych. W latach 1910—1914 wypadła 1 ofiara na 412 zatrudnionych oficerów i marynarzy rocznie, bez uwzględnienia dwu wymienionych katastrof — 1 na 582. W okresie 1922-26 — 1 na 976, w latach 1927-31 — 1 na 2.250 i w latach 1932-34 — 1 na 2.360.

Izba podkreśla, że bezpieczeństwo na angielskich statkach jest nieco wyższe aniżeli na innych, gdyż w ostatnim roku brytyjskie statki stanowiły 33,5% światowego tonażu, natomiast całkowite straty statków brytyjskich stanowiły tylko 25% światowych strat okrętów. Anglicy przypisują tę okoliczność nietylko surowszym przepisom angielskim, dotyczącym wolnej burty, utrzymania statku i wymagań dotyczących załogi i oficerów, lecz również większemu odsetkowi dużych i nowych statków, aniżeli w innych marynarkach. Anglicy przodują w inicjatywie wprowadzania norm prawnych, również międzynarodowych, mających na celu coraz lepsze zapewnienie bezpieczeństwa na statkach morskich.

SPRAWA SUBWENCJI DLA PODTRZYMANIA DUŃSKIEJ LINJI TRANSATLANTYCKIEJ WCIĄŻ JESZCZE NIEPEWNA.

Prasę zagraniczną obiegła już była wiadomość że Scandinavian America Line otrzymała poważną subwencję na prowadzenie przedsiębiorstwa i na budowę dwu nowych statków szybkobieżnych dla linji Kopenhaga — New York. Kopenhaska fachowa „Scandinavian Shipping Gazette" jednakże prostuje tę wiadomość jako przedwczesną.

Obecny rząd socjalistyczny Danji jest za projektem udzielenia państwowej pożyczki w wysokości 18 mil. koron na budowę dwu nowoczesnych statków dla linji transatlantyckiej, z tem, że „Det Forenede Dampskibsselskab", które będzie statki eksploatować, podpisze pożyczkę dalszą w wysokości 3 mil. koron na utrzymanie linji. Partja liberalna jest jednakże przeciwna takiemu postawieniu sprawy; partja konserwatywna, która jest w opozycji, sądzi że przed zatwierdzeniem sprawy pożyczki konieczne jest przedłożenie planu eksploatacji statków, inna partja opozycyjna. reprezentująca interesy rolników podziela to stanowisko. Rząd zmuszony będzie wnieść określony wniosek do rigsdagu, o ile zamierza tę sprawę szybko zrealizować. Decyzji rządu pod tym względem podobno jeszcze niema i o ile ona nie będzie niezwłocznie powzięta, sprawa już nie będzie mogła być przeprowadzona w obecnej sesji rigsdagu.

WZROST RUCHU PRZED PRZYLĄDKIEM SKAGEN O 50%.

Stacja sygnałowa w Skagen zanotowała w roku 1935 przejście przed przylądkiem przeszło 12.000 okrętów, w rzeczywistości ilość ich, przechodzących przed latarnią, o ile się uwzględni statki nierozpoznane z powodu warunków atmosferycznych, musiała być znacznie większa.

Jeszcze kilka lat temu ilość statków mijających Skagen nie przewyższała liczby 8.000. — Wzrost liczby statków, który jest wskaźnikiem ruchu tonażu na drodze przez Kategat-Skagerak jest wynikiem całego szeregu przyczyn, między innemi rozwoju ruchu statków państw skandynawskich i bałtyckich, kierowania się towarowych transportów na Bałtyk, ożywienia ruchu statków rybackich i zbyt wysokich opłat Kanału Kilońskiego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZWALNIANIE KONT ZAMKNIĘTYCH W NIEMCZECH.

Centrala dewiz uregulowała ponownie okólnikiem 241/35 D. St. z dnia 28. XII. 1935 kwestję zwolnienia marek zblokowanych. Linja zasadnicza dotychczasowej polityki pozostała bez zmiany, t. zn., że zwolnienie konta zamkniętego (Sperrkonto) możliwe jest wyłącznie na rzecz pierwotnego posiadacza konta, natomiast do lokat długoterminowych mogą być również użyte kwoty z kont zamkniętych nabytych. Warunkiem jest, że lokaty z kont zamkniętych muszą być udzielane conajmniej na 5 lat. Oprocentowanie może wynosić najwyżej 4½%, zaś przy kontach nabytych 3½% z uwagi na disagio kredytodawcy, przyczem urzędy dewizowe decydują, z jakiej części zysku z disagia kredytodawca musi zrezygnować na rzecz Deutsche Golddiskontbank względnie na rzecz kredytobiorcy. Jakiekolwiek prowizje nie są dopuszczalne.

O ile na nowe budowy, remonty i przebudowy mogły być dotychczas używane konta zamknięte w całej rozciągłości, to nowe przepisy przyznają prawo do tej tranzakcji tylko pierwotnym posiadaczom kont, zaś nabywcy kont zamkniętych mogą pokrywać z kont nabytych jedynie część kosztów dokonania budowy względnie remontu. Reszta musi być dostarczona w dewizach w wysokości określonej w poszczególnych wypadkach przez urzędy dewizowe. Wysokość kwoty płatnej w dewizach jest przy kupnie nieruchomości większa, zaś przy dokonywaniu budowy wzgl. przebudowy mniejsza. Zwolnienie nabytego konta zamkniętego na cele re-

montu nastąpić może tylko w wypadku złożenia przez właściciela dowodu, że dochody z krajowej nieruchomości nie wystarczają na przeprowadzenie remontu. Wysokość kwoty płatnej w dewizach określa w tym wypadku również urząd dewizowy. Zużycie nabytych kont zamkniętych na pokrycie obciążeń krajowych nieruchomości wzgl. hipotek i długów gruntowych jest obecnie niedopuszczalne.

DALSZE ZMIANY TARYFY CELNEJ W FINLANDJI.

W ślad za informacjami ogłoszonemi w Nr. 3 Biuletynu, podajemy dalsze zmiany innych pozycyj taryfy celnej w Finlandji, obowiązujące od dnia 1. I. 36 r.:

Nr. poz.	Rodzaj towaru	cło importowe obecne	dawne
		za 1 kg w mk. fińsk.	
	Zboże niemielone:		
30	żyto	1,10	1,25
32	pszenica	1,25	1,35
*34	kukurydza	0.05	0.10
	mielona mąka żytnia:		
40	niepytlowa	1,25 br.	1,45 br.
41	pytlowa	2,05 br.	2,25 br.
	mąka pszenna:		
43	niesitowana (graham)	1,40 br.	1,50 br.
44	sitowana (granula)	2,25 br.	2,40 br.
45	kasza pszenna	2,25 br.	2,40 br.
*70	Makuchy, wszelkie	0,05	0,10
*71 b	Inna pasza	0,05	0,10
	Kawa:		
115	niepalona	9,—	12,—
115	palona	11,— br.	14,—
116	Surogat kawowy i domieszki	9,— br.	12,— br.
117 ½	Herva - Matte	5,— br.	—
	Cukier:		
118	a) kryształ:		
	1. surowiec używany przez rafinerje	3.50	4,50
	2. inny	3,80	4 80
	b) syrop i cukier płynny	3,50	4,50
119	cukier w kawałkach, głowach i cukier „kandy“	4,10 br.	5,10 br.
120	cukier w proszku	4.—	5,—
121	Melasa, czysta bez domieszek	3.50	4,50
*122	Cukier gronowy, syrop krochmalny, cukier krochmalny	cło zas.	cło zas.
	barwniki cukiernicze bez domiesz. alkoholu	3,50	4.50
*373 ½	Rakiety tenisowe	25,—	20,—
*492	Obuwie gumowe	cło zas.	cło zas.
	a) wysokie	3,—	10,—
	b) inne	3,—	4,—
511 ½	Radjatory itp. z materjału lanego oraz inne części do nich	1,20	0.60
524	żelazo oraz stal sztabowa, kuta oraz części do osi, żelazo okrągłe, stal okrągła. posiadająca średnicę więcej niż 6 mm (przedtem 13 mm)	1.—	1.—
	Maszyny parowe, turbiny parowe i wodne, motory, kompresory, frigidairy i pompy maszyn. i ręczne:		
*683	ważące od sztuki netto 500 kg lub mniej:		
	a) motory, części do nich, najtańsza stawka 5.—	10% ad val.	5,—
	b) inne	2,50	2,50
		cło zasad.	
*744	Cement, wszelki pro 100 kg	12,—	3,—
810	Oleje mineralne:		
	nafta	wolne	0,05
880	Kapiszony:		
	a) których średnica przewyższa 7 mm	16,— br.	4,—
	b) inne	4,—	4,—
*885	Rakiety sygnalizacyjne dla statków	10,—	120,—
ex 901	Chlorek wapniowy i magnezowy	bez cła	0,20
do 905	Siarczan sodowy	0,15	0,15
928	Klej lub mydło żywiczne	bez cła	0,30
		cła wywozowe	
1.	Drzewo: surowe, iglaste, grubości conajmniej 15 cm, długości conajmniej 3.5 mtr.	bez cła	5.- zł za m^3
10.	Odpadki ołowiane, jako złom i popiół jakoteż odpadki aluminjum	0,30	bez cła

Zaznaczyć należy, że przy imporcie należy mieć na uwadze następujące postanowienia:

1. Importer fiński pragnący importować do Finlandji jęczmień niemielony, musi stosować się do przepisów Rady Ministrów przewidujących konieczność uzyskania każdorazowego zezwolenia.

2. Import owsa nasiennego jest wolny od cła.

3. Młyn, przerabiający pszenicę pochodzenia fińskiego, jest upoważniony do importowania identycznej ilości pszenicy pochodzenia zagranicznego za uiszczeniem opłaty ulgowej w wysokości tylko 0,90 Fmk. za kg. Warunki importu ustala Rada Ministrów.

4. Import słodu dozwolony jest na warunkach ustalonych przez Radę Ministrów.

5. Cukier gronowy (Glukoza) importowany dla potrzeb przemysłu skórzanego, opłacać będzie cło w wysokości Fmk. 2,— za kg netto zamiast 3,50 (poz. 122).

6. Ambroina. celluloid, celloidina, eburina, galalit i t. p. artykuły, importowane dla potrzeb przemysłu szczotek, armatury elektrycznej i bakelitowej, są wolne od cła.

8. Nici azbestowe z dodatkiem mosiądzu, są wolne od cła, o ile są importowane przez przemysł, wyrabiający pasy hamulcowe (poz. 753 I. c.)

9. Import mieszanki kwasu solnego i siarczanego potrzebnej dla konserwacji paszy podług systemu profesora Wirtanena (pasza A. I. W.), na którą zapotrzebowania Finlandja sama nie może pokryć, jest wolny od cła. Import dozwolony za zezwoleniem Ministerstwa Skarbu.

P. I. E.

OPŁATY PORTOWE PRZY IMPORCIE I EKSPORCIE W FINLANDJI.

Ustawą z dnia 14. XII. 1935 r. (Dz. Ustaw Finl. Nr. 369 ex 1935) oraz rozporządzeniem wykonawczem do niej (Dz. Ustaw Finl. Nr. 379 ex 1935) została ustalona przez Radę Ministrów, jako maksymalna. stawka portowa (tak

zw. opłata „tolag" — „cło portowe") 2% od pobranego cła za każdorazowo wywieziony lub przywieziony do Finlandji towar. Stawka ta — ustalona na czasokres 1936 — 1940 — i pobierana we wszystkich portach importowo-eksportowych Finlandji, wahać się będzie procentowo w zależności od ruchu towarowego w danym porcie i będzie ustalana dla każdego portu oddzielnie w ścisłem porozumieniu Rady Ministrów z władzami portowo-miejskiemi. — Ciężar opłat ponosi importer wzgl. eksporter, uiszczając ją przed odebraniem wzgl. wysłaniem towaru.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1936 ROKU.

ARGENTYNA. Na podstawie zarządzeń Min. Finansów z dnia 14. 11. 35, znoszącego system przetargów dewizowych, ustala Bank Centralny począwszy od 2. 1. 36 codzienny kurs dla dewiz idących na opłacenie importu. Dla operacyj do 1000 dol. argent. sprzedaż dewiz odbywać się będzie według kursu otwarcia z przed południa. Dla operacyj ponad 1000 dol. argent. kurs sprzedaży zależeć będzie od kursu w momencie wręczenia wniosku. Dlatego też na podaniach będzie zaznaczany dokładny czas ich wniesienia.

W związku z wojną celną z Peru opłata wwozowa od nafty peruwiańskiej została podwyższona o 50 proc.

AUSTRJA. Zakaz przywozu świń węgierskich został cofnięty.

BELGJA. Prowizorycznie zostało zawieszone od dnia 7. 1. 36 kontyngentowanie przywozu następujących pozycyj: Nr. 161 — gips wapniowany, Nr. 502 — tkaniny i tiul do wyrobu filetów, Nr. 509 — gaza młynarska, Nr. 510 — tkaniny z jedwabiu buretowego niezawierające jedwabiu naturalnego, Nr. 579 — filc osobno niewymieniony, Nr. 621 — krawaty wszelkiego rodzaju, Nr. 622 — kołnierzyki i mankiety, Nr. 834 — szkło w płytach o grub. 1½ mm., Nr. 835 — szkło szybowe. Przy imporcie należy jednak uzyskać licencje przywozowe.

Od dn. 23 ub. m. cła od wartości obliczane będą po przerachowaniu wartości towaru w walucie zagranicznej według rzeczywistego kursu giełdowego tej waluty t. j. z uwzględnieniem obniżenia parytetu złotego belgijskiego.

Od 31 ub. m. weszła w życie zmiana cła na materjały dziane.

BRAZYLJA. Nastąpiła częściowa obniżka opłat od kawy.

BUŁGARJA. Rozporządzenie z 4 bm. zezwala na bezcłowy wwóz szyb szklanych sprowadzanych przez Państwowy Bank Rolny i Komunalny.

Pojawiło się rozporządzenie zmieniające lub tworzące nowe opłaty specjalne od licznych towarów krajowych i importowanych. Wśród tych ostatnich figurują dykty, miazga drzewna, maszyny rolnicze, farby, chemikalja, oraz tkaniny i przędze.

CZECHOSŁOWACJA. W związku z kopenhaską konwencją o wywozie drzewa, został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego od 1. 1. 1936 wywóz tarcicy iglastej z poz. 134 a) 2 delta.

Opłata manipulacyjna za pozwolenie wywozu wynosi 8 Kc. za 10.000 kg.

DANJA. Przedsiębiorstwa przemysłowe, pracujące na eksport, mają otrzymywać specjalne pozwolenia na przywóz surowców, o ile wykażą się odpowiedniemi kwotami wywozowemi.

FRANCJA. Ustawa skarbowa z 31 ub. m. zmienia podatek obrotowy od samochodów i wozów przyczepnych.

Od 5 bm. na okres 1 roku barany, owce i jagnięta pochodzenia polskiego korzystać będą w zakresie przyznanego Polsce kontyngentu ze stawek taryfy minimalnej.

„Journal Official" z 12 bm. zawiadamia o zmniejszeniu ograniczeń kontyngentowych dla wwozu waty bawełnianej i chromianu cynku.

HOLANDJA. Poczynając od 1 bm. na okres 7 miesięcy uległ skontyngentowaniu wwóz węży gumowych. (Gummischlauche).

INDJE BRYTYJSKIE. Rury lane brytyjskiego pochodzenia zostały poddane clu specyficznemu. Będzie ono pobierane, ilekroć okaże się niższe od dotychczasowego cła 10% ad val.

INDJE HOLENDERSKIE. Od 1. II. br. ma nastąpić zniesienie cła wyjątkowego na papier do papierosów.

ŁOTWA. Do składania zeznań o ilości otrzymanych dewiz zobowiązane są nietylko firmy handlowe, ale również osoby prywatne, pracujące w charakterze reprezentantów, komisjonerów lub agentów. Zeznania składane są co kwartał kalendarzowy do 1. IV. 1. VII, 1. X i 1. I. każdego roku.

NIEMCY. Rozporządzenie z dnia 21 grudnia 1935 (Reichsgesetzblatt Nr. 147 z 28. XII. 35) wprowadza następujące zmiany w niemieckiej T. C.

1) W pozycji 23 niemieckiej Taryfy celnej (ziemniaki świeże) skreśla się uwagę do ust. 1 i w ust. 2 wprowadza się następującą uwagę:

„Uwaga do ust. 1 i 2 ziemniaki do produkcji krochmali za zabezpieczeniem celnem, przywożone do 31 marca 1936 za pozwoleniem instytucji wskazanej przez Ministra Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — bez cła".

2) W pozycji 27 (Grünfutter) T. C. w uwadze 3 w miejsce „od 6 lipca 1934 do dnia 31 lipca 1935" wprowadza się termin „od 1 stycznia do 31 lipca 1936".

3) W pozycji 104 (owce) uwaga 1 otrzymuje następujące brzmienie „1. owce przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministra Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — żywe 16".

4) Do pozycji 108 (mięso i t. d.) wprowadza się w miejsce uwagi do ust. 1 następujące przepisy:

„Uwaga do ust. 1.

1) Mięso wieprzowe, całych lub części zwierząt, świeże, przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 13,50.

2) Mięso wołowe lub baranie, świeże, przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 24.

3) Mięso bydła, mrożone, przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 10.

5) W pozycji 126 (smalec itd.) w uwagach 2 i 3 zmienia się datę z „31 grudnia 1935" na „30 czerwca 1936".

6) W pozycji 166 (tłuszcze, oleje) ust. 2 (olej lniany) należy w uwadze zmienić „31 grudnia 1935" na „31 grudnia 1936".

7) W pozycji 176 (cukier) do ust. 3 (melasa) dodaje się nast. uwagę:

„Melasę przywożoną do dnia 31 lipca 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 1".

8) Do uwagi pozycji 192 (otręby itd.) dodaje się następujący ust. 2:

„Inne niż w ust. 1, wymienione otręby przywożone do dnia 31 lipca 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy
z przetw. jęczmienia i grochu jadalnego — 2
inne — 1“
9) W pozycji 194 (odpadki przy wyrobie krochmalu) dodaje się do uwagi ust. 2:
„inne niż w ust. 1 wymienione odpadki itd. przywożone do dnia 31 lipca 1936 — 1“.

Stosowanie klauzuli najw. uprzywilejowania wobec Niemiec, zastrzeżone w układzie z Francją z dn. 28. VII. 34. zostało przedłużone przez sąd francuski do 20. IV. 36 zarówno w zakresie importu niemieckiego do Francji, jak i kolonij francuskich.

PALESTYNA. Według oświadczeń Wysokiego Komisarza rząd palestyński rozważa sprawę podwyższenia cła na oleje chemiczne i pszenicę.

Przywóz drobiu do Palestyny od dn. 15. II. 1936 nie będzie dozwolony bez specjalnego zezwolenia Naczelnego Weterynarza rządu palestyńskiego.

PERU. Zostały zniesione ograniczenia kontyngentowe dla wwozu wyrobów bawełnianych.

Zakaz przywozu towarów włoskich obowiązywać będzie od 20. II. 1936.

RUMUNJA. Powołany został do życia Urząd Dewizowy, przewidziany nowym systemem handlu zagranicznego, obowiązującym od grudnia 1935 r. Urząd ten potraktowany zostaje jako organ uboczny Banku Narodowego, którego uchwały nie mogą być przez Urząd rewidowane. Urząd składać się będzie z Sekretarjatu i biura studjów. Projekty opracowane przez Urząd Dewizowy będą przekazywane Radzie Ministrów.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Upoważnienie Prezydenta do obniżenia zawartości złota w dolarze do 50 centów złotych i do tworzenia funduszu stabilizacyjnego zostało przedłużone na okres roczny. Plany dalszej deprecjacji dolara zostały urzędowo zdementowane.

Od 1 bm. przetwory mięsne wwożone do Stanów Zjednoczonych winny nosić na opakowaniach nazwę kraju pochodzenia i zawartość (w języku angielskim).

Ukazała się decyzja Trybunału Celnego w sprawie clenia bawełnianek, nakryć na stół, serwetek itp.

SYRJA - LIBAN. Ukazały się okólniki wyjaśniające clenie przędzy z jedwabiu sztucznego i naturalnego, bezcłowego wwozu maszyn dla przemysłu wyrobów dzianych, olejów, szczotek, papieru pakowego, pluszu, filcu mieszanego oraz teowników, dwuteowników i kątowników.

Dekret z 27. ub. m. podwyższa, celem ochrony miejscowego przemysłu, stawki celne na tkaniny z czystej wełny.

SZWAJCARJA. Od 10 bm. uległa zmianie tara stosowana przy cleniu gazu grzejnego (butanu, propanu etc.)

TUNIS. Dekret francuski z 30 października o zmianie cła na daktyle został ogłoszony 24 ub. m. jako obowiązujący w Tunisie.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone cło antydumpingowe na niektóre artykuły stalowe odnosi się do przywozu z Belgji i Luksemburga, Niemiec i Francji. Cło wymierzone jest jako cło „antyfrachtowe“. Od blachy galwanizowanej żelaznej pobiera się cło antydumpingowe przy imporcie ze Stanów Zjedn. i Anglji.

T. zw. frachtowe cło antydumpingowe wprowadzone na wyroby hutnicze belgijskie, francuskie i niemieckie zostało rozciągnięte także na wyroby pochodzące z brytyjskich protektoratów w Afryce Południowej.

WĘGRY. Od 1 bm. wyroby włókiennicze podlegają nowym stawkom podatku obrotowego oraz 1%-ej nowowprowadzonej t. zw. opłacie dodatkowej dla zaopatrzenia w surowce.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firmy angielskie interesują się zakupem w Polsce koszy na owoce. P/806/49/sz.

Firma hiszpańska interesuje się zakupem wszelkiego rodzaju przyborów fotograficznych. P/591/47/sz.

Firma polska w Kanadzie interesuje się zakupem koszyków wyplatanych. P/33436/3B/sz.

Firma kanadyjska interesuje się zakupem cukierków. P/436/60/sz.

Holenderska firma chce nabywać w Polsce specjalne wyroby drzewne. P/887/40/C.

Belgijska firma życzy sobie wejść w kontakt z firmami polskiemi celem otrzymania dykty i dębiny na sprzedaż komisową. P/550/40/C.

Firma syryjska pragnie otrzymać przedstawicielstwo fabryk polskich wyrabiających: rury żeliwne, łączniki, blachę cynkową. P/520/44/Ro.

Firma brazylijska interesuje się importem ostrzy do golenia polskiej produkcji. P/453/50/Ro.

Firma marokkańska interesuje się importem naczyń emaljowanych, noży i scyzoryków.

Firma w Kurytybie interesuje się importem z Polski następujących artykułów: motyki, sierpy, kosy, widły, szpadle, siekiery, naczynia kuchenne aluminjowe i emaljowane. P/33299/43/Ro.

Firma amerykańska poszukuje kontaktów z wytwórcami grubego płótna na worki szer. „27 do 90“ w celu uzyskania reprezentacji na Stany Zjednoczone i Kanadę. P/902/46/M.

Firma w Aleksandrji (Egipt) interesuje się dostawami papieru i tektury z Polski. P/1011/61/Ż.

Firma w Tunisie interesuje się importem butelek z Polski. P/359/3A/Ż.

Firma agenturowa w Montevideo (Urugway) pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/359/3A/Ż.

Firma agenturowa w Pireusie (Grecja) pragnie importować cukier z Polski. P/454/39/Ż.

Polska firma w Kurytybie interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskiemi wytwórniami żarówek elektrycznych, ostrzy do golenia itp. P/453/50/Ż.

Firma agenturowa w Belgji interesuje się nawiązaniem kontaktów handlowych z polskiemi fabrykami szkła galanteryjnego i stołowego w celu objęcia przedstawicielstwa. P/548/53/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU.

Połowy przybrzeżne w styczniu wyniosły rekordową ilość — 3.757.660 kg., wobec 2.103.410 kg. w styczniu ub. roku, które również stanowiły połów rekordowy. — Połowy bornholmskie, przy warunkach ciepłej i małowietrznej zimy udały się również znakomicie: złowiono 37.200 kg. ryb wobec 6.100 kg. w styczniu ub. roku, tamte jednak połowy były wyjątkowo małe. Połowów na morzu Północnem, wobec zakończenia sezonu w grudniu, nie było.

Połowy szprotów, które wyniosły 94 proc. wagowo i 73 proc. co do wartości styczniowej zdobyczy ryb mogłyby być jeszcze większe, można liczyć, że ograniczanie połowów zmniejszyło zdobycz szprota conajmniej o 10 — 15 proc.

Poszczególnych gatunków ryb złowiono: szprotów 3.566.750 kg. (średnia cena 6 gr. za kg.), śledzików rzecznych 1.000 (20 gr.), śledzików morskich 126.300 (20), łososi 301 szt. — 4.310 kg. (5.00), mielnic 360 sztuk 180 kg. (3.00), troci 286 sztuk — 850 kg. (5.00), płastug i storni 7.540 kg. (40), gładzic 100 kg (40), węgorzy 2.800 (1.50), wątłuszy, dorszy 83.320 (25), sieji 170 sztuk — 140 kg. (1.50), szczupaków 870 kg. (1.60), okoni 100 kg. (1.00), płoci 600 (50), łososi złowiono 60 proc. mniej niż w styczniu ub. r. połowy płastug, dorszy i śledzików zwiększyły się.

Poszczególne miejscowości na wybrzeżu złowiły: Hel 1.541.820 kg. o wartości: 124.338 zł; Gdynia: 1.376.420 kg. — 90.773 zł; miejscowości Półwyspu od Jastarni do W. Wsi: 729.860 kg. — 51.433 zł; miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej: 66.150 kg. — 5.030 zł: a połowy nad Zatoką od Pucka do Obłuża dały: 43.410 kg. — 14. 787 zł. Obserwujemy więc wzrost ilościowy Helu o 50%, Gdyni o 100 proc., Kuźnicy i Jastarni o 270% w porównaniu z ubiegłym rokiem w styczniu, co ma ścisły związek z rozbudową flotyli kutrów motorowych. Połowy pod Bornholmem dały 37.200 kg. o wartości 9.532 zł. z czego przypada 35.650 kg na dorsze, reszta na flądry.

Największym odbiorcą ryb były wędzarnie, przerabiając 2.630.850 kg ryb o wartości 171.040 zł (o miljon kg więcej jak w roku ubiegłym). Sprzedano na rynku miejscowym w stanie świeżym i wysłano do kraju dla przemysłu rybnego: 1.157.460 kg o wartości 123.204 zł. Do Gdańska sprzedano minimalne ilości: 6.550 kg za 1.645 zł (przeważnie dorsze).

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI. W STYCZNIU.

Dowóz ryb do portu rybackiego w Gdyni wyniósł w styczniu 5.100.056 kg. Z ilości tej przypada na polskie połowy: 3.492.580 kg, a na import z zagranicy: 1.607.476 kg.

Na pozycję polskich połowów składały się: 1) dowiezione z Holandji trzema lugrami śledziowemi i jednym statkiem motorowym holenderskim: 3.230 kantjes śledzi solonych o wadze brutto 516.800 kg z połowów grudniowych „Mewy" na Morzu Północnem. 2) połowy przybrzeżne rybaków gdyńskich 1.376.420 kg, połowy bornholmskie: 33.000, dowiezione z innych miejscowości do Gdyni szproty: 1.552.300 kg, śledziki: 14.060 kg.

Na import towarów rybnych składały się: świeże dorsze z Danji, dowiezione dwoma kutrami: 13.200 kg, śledziki w lodzie ze Szwecji dowiezione statkiem szwedzkim: 25.200 kg. Z Norwegji osiem statków norweskich przywiozło: śledzi świeżych w lodzie: 614.275 kg, śledzi zamrożonych: 608.040 kg, dorszy mrożonych, konserw i innych ryb: 8.556 kg, śledzi solonych: 3.392/1 dużych i 116/2 małych beczek. Z Łotwy ze składów tranzytowych: śledzi solonych szkockich 919/1 i 400/2, jarmutów: 11/1 i 32/2 dowiezionych statkiem niemieckim. Z Anglji statkiem norweskim: śledzi solonych jarmutów: 1.303/1 oraz 217/2. Uderza zupełny brak statków polskich przy dowozie importowanych towarów rybnych.

Z portu rybackiego wysłano w styczniu 341 wagonów z rybami (świeże, zamrożone, solone, wędzone itp.) z czego tranzytem jeden wagon do Rumunji i 11 wagonów do Czechosłowacji. (Komun. Portu Rybackiego)

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W R. 1935 W PORÓWNANIU Z R. 1934.

Niżej podajemy zestawienie połowów przybrzeżnych za rok 1935 według gatunków ryb w porównaniu z rokiem 1934: liczby w nawiasie oznaczają rok 1934:

szprot 10.407.740 kg (7.448.050) wart. 934.899 zł (901.790)
łosoś duży 62.070 kg (60.930) wart. 264.004 zł (225.046)
łosoś mały (mielnica) 3.390 kg (3.590) wart. 3.214 zł (8.388)
troć 4.670 kg (3.370) wart. 21.290 zł (15.148)
węgorze 110.410 kg (140.310) wart. 238.340 zł (268.986)
stornia 629.160 kg (612.710) wart. 246.025 zł (233.955)
zimnica 71.590 kg (59.160) wart. 17.945 zł (18.158)
skarp 41.520 kg (33.420) wart. 23.596 zł (23.068)
gładzica 12.320 kg (25.280) wart. 4.628 zł (9.929)
śledziki morskie 798.790 kg (640.590) wart. 194.513 zł (211.381)
śledziki rzeczne 1.440 kg (14.140) wart. 512 zł (4.087)

dorsze (wątłusze) 287.650 kg (146.730) wart. 64.712 zł (36.172)
sieja 800 kg (1.290) wart. 1.312 zł (1.934)
makrele 740 kg (1.850) wart. 1.180 zł (4.520)
kwapy (węgorzyce) 31.340 (76.880) wart. 13.040 zł (31.680)
szczupaki 40.340 kg (36.020) wart. 61.285 zł (58.991)
okonie 20.210 kg (17.670) wart. 10.886 zł (11.813)
płocie 29.750 kg (23.970) wart. 11.905 zł (9.766)
certy 9.400 kg (11.920) wart. 3.899 zł (6.113).

KRONIKA.

— **PRZEDSTAWICIELE WĘDZARŃ NARADZAJĄ SIĘ Z RYBAKAMI.** Wędzarnie na wybrzeżu, jako największy odbiorca szprotów z połowów naszych rybaków, odczuwają najbardziej obecne niedomagania sezonu szprotowego. Własnemi siłami szukają środków zaradczych, aby przynajmniej uratować drugą połowę sezonu.

Na zebraniu odbytem w niedzielę 2 lutego w Gdyni przedstawiciele wędzarń zaprosili również rybaków. W wyniku obrad postanowiono doprowadzić do współdziałania między właścicielami kutrów rybackich i wędzarniami, jak co do ustalania cen, tak i regulowania połowów. Decyzja w tej sprawie zapadnie na drugą niedzielę, tj. 9 lutego w Helu, dokąd zwołano wspólne zebranie wędzarń i rybaków i gdzie będą omówione szczegółowe warunki tej koniecznej współpracy.

— **DODATKOWY KONTYNGENT ŚLEDZI DLA GDAŃSKA.** Gdańsk miał dotąd kontyngent 4.000 kg na przywóz do Polski, jednakże rychło wyczerpał ten kontyngent i wobec pojawienia się w połowie stycznia śledzia nietylko w domieszce do szprota, lecz również w postaci samodzielnych ławic, pod gdańskim brzegiem, — wystąpił o przyznanie mu dodatkowego kontyngentu na śledziki. Pertraktacje zakończyły się przyznaniem Gdańskowi dodatkowego kontyngentu na 50.000 kg śledzików świeżych, wartości 15.000. Ten dodatkowy kontyngent skompensowano potrąceniem z innych kontyngentów ilości na ogólną wartość 15.000 złotych.

Zmniejszyły się więc kontyngenty gdańskie: śledzi wędzonych o 7.500 kg à 0,60 zł za kg, 5.000 kg cert wędzonych à 1,00 zł, 1.000 kg łososi świeżych à 2,00 zł, 1.750 kg przyprawionych minog à 2 zł za kg; całe kontyngenty na te gatunki wynosiły: śledzie wędzone 25.000 kg, certy wędzone 20.000 kg, łososie świeże 18.000 kg, minogi przyprawione 100.000 kg.

WYDAWNICTWA

Dr Władysław Sowiński. — PRAWO HANDLOWE MORSKIE W ZARYSIE.

W ubiegłym roku ukazała się książka Dr Władysława Sowińskiego „Prawo handlowe morskie“ o 300 stronicach (skład główny, Książnica Atlas, Warszawa, ul. Nowy Świat 59), cena 10 zł., zawierająca całokształt stosowanego u nas prawa handlowego morskiego i zestawienie przepisów administracyjno-morskich. W książce tej, stanowiącej pierwsze w Polsce naukowe i systematyczne opracowanie dziedziny prywatnego prawa morskiego, przedstawione są na tle nowego kodeksu handlowego, kodeksu zobowiązań, kodeksu postępowania cywilnego oraz konwencyj międzynarodowych normy i instytucje obowiązującej na naszem wybrzeżu i w Gdańsku IV-ej księgi niem. kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r. W zwięzły i jasny sposób książka daje w pierwszej części syntezę i analizę powyższych norm i instytucyj, omawiając analogiczne normy i instytucje prawa francuskiego oraz angielskiego i przytaczając odnośną judykaturę i literaturę. Aby nadać książce jaknajwiększą wartość praktyczną, autor omawia szerzej stanowisko prawne armatora (przewoźnika) i kapitana statku, a przedewszystkiem umowę przewozową, konosament, asekurację morską i skutki prawne awarji. W II-ej części książka zawiera systematyczne zestawienie przepisów administracyjnych, dotyczących marynarki handlowej i portów rybołówstwa morskiego, organizacji i zakresu działania władz administracji morskiej, emigracji oraz ustroju miasta Gdyni. W końcowym rozdziale autor umieścił studjum o systemach zarządów morskich portów handlowych w szczególności omawia zagadnienie autonomizacji i komercjalizacji portów. Alfabetyczny skorowidz, zawierający przeszło 800 określeń z dziedziny morskiej, zamyka pracę.

Książka ze względu na liczne materjały, które zawiera, posiada charakter podręcznika, dającego usługi nietylko tym, którzy chcą się zapoznać z nauką prawa morskiego, lecz przedewszystkiem tym, którzy mają praktyczne zainteresowania w dziedzinie morskiej, a w szczególności w handlu morskim.

Do nabycia jest książka także w Redakcji Biuletynu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	10. 2.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	12. 2.
s/s CIESZYN*	17. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	19. 2.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I	14. 2.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	10. 2.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	12. 2.
s/s CIESZYN*	17. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	19. 2.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 2.
s/s HALFDAN	8. 2.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 2.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS*	10. 2.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	10. 2.
s/s MINOS*	17. 2.	co tydzień	s/s MINOS*	17. 2.
		Ryga		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 2.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 2.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	2. 2.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	5. 2.
	16. 2.	co 2 tygodnie		19. 2.
		LITWA		
s/s FALKEN	16. 2.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	19. 2.
	1. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		4. 2.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 2.
	26. 2.	co 8 dni		26. 2.
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 2.
s/s HALFDAN	8. 2.		s/s HALFDAN	8. 2.
		co 2 tygodnie		
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	9. 2.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	11. 2.
	23. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*		25. 2.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 2.
	26. 2.	co 10 dni		26. 2.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	5. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	5. 2.
	19. 2.	co 2 tygodnie		19. 2.
s/s BLENDA	10. 2.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	12. 2.
	24. 2.	co 2 tygodnie		26. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	10. 2.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	10. 2.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s SAMLAND	8. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s SAMLAND	8. 2.
s/s GERHARD	11. 2.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s GERHARD	11. 2.
s/s HELENE RUSS	13. 2.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s HELENE RUSS	13. 2.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s SIRIUS*	10. 2.
s/s SIRIUS*	10. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s MINOS*	17. 2.	co tydzień	s/s MINOS*	17. 2.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	12. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	12. 2.
	19. 2.	co tydzień		19. 2.
	26. 2.			26. 2.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 16. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 16. 2.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	12. 2.
s/s BALDUIN	18. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s BALDUIN	18. 2.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	11. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	17. 2.
s/s URSA	25. 2.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	2. 3.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	9. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	13. 2.
	23. 2.	co 2 tygodnie		27. 2.
s/s BALTONIA*	16. 2.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	s/s BALTONIA	20. 2.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	9. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	13. 2.
s/s LWÓW*	16. 2.	co tydzień	s/s LWÓW*	20. 2.
		Manchester/Liverpool		
s/s MAINE	17. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAINE	17. 2.
s/s UFFE	24. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	24. 2.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	8. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	8. 2.
s/s HELDER	15. 2.	co tydzień	s/s HELDER	15. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s AJAX s/s NEREUS	11. 2. 18. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s AJAX s/s NEREUS	11. 2. 18. 2.
		Rotterdam		
s/s PUCK s/s CHORZÓW	11. 2. 18. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s PUCK s/s CHORZÓW	12. 2. 19. 2.
s/s FORTUNA s/s JUNO	6. 2. 10. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA s/s JUNO	6. 2. 10. 2.
s/s BUSSARD s/s BUTT	13. 2. 24. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD s/s BUTT	13. 2. 24. 2.
s/s WIBORG	ok. 19. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 19. 2.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL s/s ŚLĄSK*	11. 2. 18. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s HEL s/s ŚLĄSK*	12. 2. 19. 2.
s/s BUSSARD s/s BUTT	13. 2. 24. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD s/s BUTT	13. 2. 24. 2.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV s/s SONGDAL	8. 2. 28. 2.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	11. 2. 25. 2.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	15. 2. 29. 2.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	23. 2. 8. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	24. 2. 9. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	6. 2. 15. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	6—7. 2. 15. 2.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s GDYNIA	6. 2.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s IVERNIA	12. 2.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
s/s TUNIS	26. 2.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s TUNIS	26. 2.
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND* s/s NORRUNA m/s BIRKALAND	9. 2. 20. 2. 29. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okretowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND* s/s ROLAND m/s VIKINGLAND* m/s BIRKALAND	4/6. 2. 10. 2. 10/12. 2. 3/5. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV s/s SONGDAL	6. 2. 28. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21-24. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s SAGAPORACK* s/s SCANSTATES* s/s SCANMAIL	31. 1. 8. 2. 14. 2.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s ARGOSY* s/s SAGAPORACK* s/s SCANSTATES*	6. 2. 13. 2. 18. 2.
m/s PIŁSUDSKI*	25. 2. 21. 3.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2. 28. 3.
s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	6. 2. 15. 2.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	6—7. 2. 15. 2.
m/s PEDRO CHRISTO-PHERSEN	18. 2.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA	10. 2.
s/s BORE IX s/s MERCATOR s/s BORE VIII	13. 2. 23. 2. 13. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AURA s/s EQUATOR	18/20. 2. 1. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
—	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 2.
m/s HAMMAREN 25. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON 22. 2. s/s PROTESILAUS 14. 3.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA 28/29. 2.
m/s BRAHEHOLM 14. 2. m/s TAMPA 19. 2. m/s TOLEDO 20. 2.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 5—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TROLLEHOLM 15. 2.
s/s ENDICOTT 6. 2. s/s JOLLEE ok. 17. 2.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s ENDICOTT 6. 2. s/s JOLLEE ok. 17. 2.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 lutego:

s/s PORTO lin. z portów Portugalji, Hiszpanji, Marokka i wysp Kanaryjskich, dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s VESUVIE po węgiel, Polrob.
s/s ARCHANGELES. po węgiel, M. E. W.
s/s MIMER po drzewo, P. A. M.
s/s JOSEPH BERGENDORFF po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s SPRÖIT po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s VYSHERA z apatytami, Pantarei.

8 lutego:

s/s KALEV lin. po ładunek do portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s SAMLAND lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s MARTA RUSS I lin. po ładunek do Abo, Lenczat.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s IWAR po węgiel, PAM.
s/s ELSBORG po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s MERCUR po węgiel, Bergenske.

9 lutego:

s/s SCANSTATES lin. z Nowego Yorku (via Kopenhaga) dla wyład., Am. Sc. Line.
m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s HUNDVAAG lin. z Stockholm/Norrköping, dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

s/s STEINBURG po nasiona lniane, Rothert & Kiłaczycki.
s/s NORA po węgiel, Bergenske.

10 lutego:

m/s LIMA lin. po ład. do Rio, Santos, Buenos Aires. PAM.
s/s ROLAND lin. z portów Lewantu dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.
s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i ład., Wolff.
s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegl. Polska.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s SPICA po nasienie lniane, Rothert & Kiłaczycki.
s/s BACKWORTH z pirytami, PAM.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.
s/s IWAR po węgiel, MEW.

11 lutego:

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull. Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio-norweskich dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s WARSZAWA lin. z Hawru dla wyład., ład. i zaokrętowania emigrantów, Polbrit.
s/s AJAX lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s GERHARD lin. z Hamburga dla wyład., Prowe.
s/s KRAKÓW po węgiel, Bergenske.
s/s WILHELM KOLDING po drzewo, Bergenske.

12 lutego:

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania. Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania. Reinhold.
s/s AKERSHUS lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s IVERNIA lin. z portów Hiszpanji dla ładowania, Bergenske.
s/s GALEON po węgiel, PAM.

13 lutego:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s BORE IX lin. po ładunek do portów Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s SAGAPORACK lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.

14 lutego:

m/s BRAHEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania, Bergenske.
s/s AMERICAN PRESS lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Sc. Line.

15 lutego:

s/s AUG. SCHULTZE lin. z portów Hiszpanji, Portugalji i Marokka dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
m/s TROLLEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej), Bergenske.
s/s HELDER lin. po ładunek do Leih/Grangemouth, Reinhold.
s/s THYRA z pomarańczami, Behnke & Sieg
s/s STEINSTAD z rudą, Behnke & Sieg.

16 lutego:

s/s BALTONIA lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

17 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s MAINE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

18 lutego:

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s AURA lin. po ład. do Rio, Santos. Buenos Aires. Bergenske.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s NEREUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania. Reinhold.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s BALDUIN lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania. Bergenske.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Bergenske.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu. P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

IMPORT BANANÓW PRZEZ GDYNIĘ.

Import bananów do Polski w większych ilościach datuje się od 1933 roku, t. j. od czasu uruchomienia w porcie gdyńskim dojrzewalni bananów na wzór portów zagranicznych.

Według statystyki Handlu Zagranicznego Głównego Urzędu Statystycznego, import bananów do obszaru celnego Polski wynosił w ostatnich latach:

w roku 1932 — ok. 3100 q, wartości ok. 560 tys. zł.
w roku 1933 — ok. 14922 q, wartości ok. 1140 tys. zł.
w roku 1934 — ok. 21252 q, wartości ok. 1312 tys. zł.

Do końca marca 1933 r. importowała Polska wyłącznie banany dojrzałe i to głównie z Danji. W kwietniu 1933 r. tj. po uruchomieniu w Gdyni dojrzewalni bananów przeszła Polska na import bananów niedojrzałych (zielonych). W imporcie bananów niedojrzałych partycypowały do lipca 1935 r. kraje podzwrotnikowe i Jamajka, a w drugiem półroczu 1935 r. także Wyspy Kanaryjskie. Bananów kanaryjskich przywieziono do portu gdyńskiego ogółem około 520 ton, przyczem z ilości tej zostało oclonych, tj. wpuszczonych do wolnego obrotu (do przerobu) ok. 470 ton. Reszta, jako nadeszła do Gdyni w stanie zepsutym, została pod dozorem celnym zniszczona.

Największy import bananów przypada zawsze na pierwsze półrocze, a największe natężenie importu w tem półroczu wykazuje okres kwiecień — czerwiec, tj. miesiące, w których brak jest na rynku owoców świeżych i w tym właśnie okresie import bananów jest najrentowniejszy.

Koniec okresu letniego jest dla importu bananów najgorszy. W okresie tym, tj. wtedy, kiedy na rynek wchodzą świeże owoce południowe, konsumpcja bananów, ze względu na wyższą cenę od innych owoców, znacznie spada i ilości bananów, które sprowadza się w miesiącach lipiec — wrzesień sprzedaje się poniżej kosztów własnych, a to dla utrzymania ciągłości pracy dojrzewalni oraz stosunków handlowych z odbiorcami.

Z przytoczonych wyżej cyfr importu wynika, że konsumcja bananów po uruchomieniu w Gdyni dojrzewalni bananów i obniżeniu cła przywozowego z 200 zł na 51 zł znacznie wzrosła i import zwiększył się w r. 1933 w stosunku do roku 1932 o ok. 380%, a w roku 1934 w stosunku do roku 1933 o dalsze 36%. W roku 1935 import tego artykułu spadł natomiast w stosunku do importu w roku 1934 o około 9,3%.

Muszę tu jednak zaznaczyć, że podany wyżej procent spadku importu nie jest bynajmniej równy procentowi zmniejszenia samej konsumcji tego artykułu. Spadek konsumcji bananów jest znacznie większy i wynosi w stosunku do ogólnego importu około 19%, a to dlatego, że statystyka importu obejmuje, począwszy od kwietnia 1935 r. nie wagę netto bananów, lecz wagę bananów łącznie z łodygami, jako odpadkami, na które przedtem Urząd Celny odliczał 12% od ogólnej wagi importowej i w ten sposób wykazał w statystyce importowej tylko wagę samych bananów, podczas, gdy od kwietnia ub. r. ważone są banany łącznie z łodygami co wpływa na wzrost wagi o 12%.

Na kształtowanie się importu bananów w ubiegłym roku wpłynęły ujemnie dwie następujące przyczyny:

a) spadek konsumcji w miesiącach nasilenia importu pomarańcz,

b) wstrzymanie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu importu bananów z Jamajki i Ameryki Środkowej i forsowanie importu bananów z Wysp Kanaryjskich.

Przed zawarciem traktatu handlowego z Hiszpanją cło na banany niedojrzałe wynosiło od 1 kg. 0,51 zł., plus 10% opłat manipulacyjnych celnych 5,1 gr, plus fundusz eksportowy i kompensata węglowa 67 gr., czyli razem zł. 1,23, podczas, gdy cło na pomarańcze wynosiło 2 zł plus 10% opłat manipulacyjnych celnych, czyli razem 2,20 zł. Od czasu wejścia w życie traktatu handlowego polsko-hiszpańskiego cło od 1 kg. netto pomarańcz wraz z opłatą manipulacyjną celną wynosi 44 gr., a cło na banany wynosi wraz z opłatą manipulacyjną celną od 1 kg. brutto zł. 0.581, plus 40 gr. na rachunek organizacji zbytu (fundusz wywozowy), plus 2 gr, na kontrolę celną, czyli razem zł. 0,981. Przy uwzględnieniu odpadków przy procesie dojrzewania (odpadków łodyg itd.) koszty te na 1 kg. netto bananów wynoszą około 1,25 zł. Wobec wprowadzenia tak daleko idącej zniżki cła na pomarańcze i utrzymanie cła i innych kosztów na banany, konsumcja tych ostatnich musiała się rzecz jasna zmniejszyć na korzyść pomarańcz.

Do lipca 1935 r. znane były na rynku polskim jedynie banany „Fyffes'a" i „Jamajki" i banany te były na naszym rynku dobrze zaprowadzone. Od lipca ub. r. dojrzewalnie bananów musiały przestawić się na import i przerób bananów pochodzenia kanaryjskiego. Ponieważ banany kanaryjskie nie były na rynku polskim znane, wprowadzenie ich do konsumcji, jako towaru niespopularyzowanego napotkało na znaczne trudności i naraziło importerów na straty.

Wstrzymanie importu bananów z Jamajki i Ameryki Środkowej pociągnęło za sobą dalsze ujemne skutki dla handlu bananowego Gdyni, a mianowicie:

1) uniemożliwiło reeksport wzgl. tranzyt zapoczątkowany na banany jamajskie do Litwy,

2) uniemożliwiło dokończenie pertraktacji o reeksport bananów jamajskich oraz z krajów podzwrotnikowych do Rumunji. Odbiorcy tamtejsi domagali się regularnych dostaw bananów z Jamajki i Ameryki Środkowej, a dojrzewalnie gdyńskie nie mogły się do tego zobowiązać ze względu na restrykcje importowe na te banany dla rynku wewnętrznego,

3) przyczyniło się do zwinięcia regularnej, tygodniowej linji okrętowej, utrzymywanej przez Żeglugę Polską dla przewozu bananów z Rotterdamu do Gdyni. J. G.

O PRZYŚPIESZENIE PROCEDURY PRZY WYDAWANIU POZWOLEŃ PRZYWOZOWYCH.

Kwestja wydawania pozwoleń przywozu i udzielania ulg celnych dla firm gdyńskich, wymaga przyspieszenia załatwiania podań. Jak stwierdziliśmy, tryb załatwiania odnośnych podań jest zbyt długi. Od czasu bowiem wniesienia podania do ostatecznego jego załatwienia (wydania pozwolenia) upływa nieraz 6—8 tygodni, a nawet i 3 miesiące. Handel morski wymaga większej elastyczności, gdyż wszelkie opóźnienia w załatwianiu podań uniemożliwiają firmom portowym poczynienie zakupów w najdogodniejszych i najkorzystniejszych okresach i wskutek tego narażają je na straty konjunkturalne. Nie chodzi tu tylko o zwyczajne uproszczenie formalności, ale także o uwolnienie handlu gdyńskiego od poważnych strat związanych z koniecznością osobistych interwencyj w Warszawie przy załatwianiu podań.

W dzisiejszych warunkach, gdzie import całego szeregu towarów zagranicznych uzależniony jest od eksportu kompensacyjnego i to bardzo często kierunkowego, importerzy gdyńscy absorbowani są poza formalnościami złączonemi z ubieganiem się o zezwolenia przywozowe, względnie o ulgę celną, także koniecznością przebywania nieraz po kilka dni w Warszawie dla uzyskania odpowiednich dowodów eksportowych kompensacyjnych, które to dowody nabyć można przeważnie tylko za pośrednictwem P. Tow. Handlu Kompensacyjnego i uzyskanie ich bez osobistych zabiegów jest bardzo trudne, a nawet wprost niemożliwe. Przebywanie importera gdyńskiego po kilka dni w Warszawie dla zdobycia potrzebnych mu dowodów, pociąga za sobą duże koszta, które siłą rzeczy wpływają na podrożenie danego towaru, gdyż muszą być wkalkulowane w cenę tegoż.

Dla uchronienia gdyńskich firm od zbędnych kosztów, związanych z nabywaniem wyżej wspomnianych dokumentów, należałoby dać możność przedsiębiorstwom gdyńskim nabywania w P. T. H. K. dowodów kompensacyjnych za pośrednictwem tutejszej Izby P.H.

Kronika

KONTYNGENTY NA ŚLIWKI AMERYKAŃSKIE.

Tegoroczny kontyngent importowy na śliwki amerykańskie jest, jak się obecnie okazuje, mniejszy o ca 40—50% od kontyngentu z r. ub. Z przyznanego obecnie do podziału 1500 tonn śliwek amerykańskich przemysł uzyska 1000 tonn i handel 500 tonn. Prócz tego na podstawie tranzakcyj kompensacyjnych przewidziany jest import 600 tonn śliwek. Pozatem, jak się dowiadujemy, w drodze kompensaty prywatnej już skonkretyzowanej jest import dalszych 100 tonn.

W sferach zainteresowanych kontyngent ten wzbudza niezadowolenie, gdyż, jak to wyżej zaznaczyliśmy, jest on dużo mniejszy od kontyngentów zeszłorocznych. Niewątpliwie to obniżenie importu śliwek wpłynąć może na kształtowanie się mocnych cen na śliwki amerykańskie.

ZNIŻKA CELNA NA PRZYWÓZ ŚWIEŻYCH JABŁEK.

Ukazało się rozporządzenie ministra skarbu, wydane w porozumieniu z ministrami przemysłu i handlu, oraz rolnictwa i reform rolnych o zniżce celnej od przywozu świeżych jabłek.

W myśl tego rozporządzenia za jabłka świeże przywożone luzem i we wszelkiego rodzaju opakowaniach od 15 do 80 klg., w okresie od 16 b. m. do 31 maja r. b., będzie pobierane cło zniżone w wysokości 35 zł. od 100 klg.

MAŁO CYTRYN.

W związku z sankcjami, stosowanemi wobec Włoch daje się odczuwać na rynku gdyńskim brak cytryn, tak, że ceny na ten artykuł znacznie zwyżkowały i mają charakter wybitnie spekulacyjny. Inaczej przedstawia się zupełnie sytuacja na rynku katowickim. Wskutek dopływu tam cytryn przez granicę zieloną i nasycenia w ten sposób rynku, rynek ten nie wykazuje dużego wahania cen na odnośny artykuł.

Jak wiadomo, ostatni transport cytryn włoskich odszedł z Włoch (Catania) dnia 17 listopada ub. r. i nadszedł do Gdyni w drugiej połowie grudnia. Jakkolwiek przywóz cytryn w grudniu był większy w stosunku do listopada o około 11%, tj. wynosił 11.039 q, w tem z Włoch 10,840 q, to jednak na skutek wstrzymania dalszego dowozu cytryn włoskich, zapasy cytryn są na wyczerpaniu, a dowozy tego artykułu z innych krajów (Hiszpanji, Syrji i Palestyny) nie odgrywają w polskim handlu importowym narazie wię-

kszego znaczenia. Kontyngenty przywozowe na cytryny z wyżej podanych krajów są tak małe, że import z nich nie jest nawet wykazywany w statystyce Handlu Zagranicznego Głównego Urzędu Statystycznego R. P.

Wprowadzenie sankcyj wobec importu włoskiego nietylko, że wpłynęło na zwyżkę cen na towar włoski ale także na ceny cytryn innego pochodzenia, a to dlatego, że importerzy krajów, stosujących sankcje wobec Włoch, zaczęli szybko pokrywać swoje zapotrzebowania w krajach o mniejszej produkcji cytryn niż Włochy.

W Gdyni cytryny włoskie sprzedawane są obecnie w hurcie za skrzynkę o zawartości 300 szt. od 45—47 zł., a o zawartości 360 sztuk od 48—50 zł.

O ile chodzi o ceny na cytryny hiszpańskie, to według ostatnich wiadomości kształtują się one fob Valencia od 50—52 pesetów za skrzynkę wagi ok. 34 kg, co w przeliczeniu na zł. daje 36.5 — 37.7 zł.

TRANSAKCJE W BRANŻY OWOCOWEJ NA GDYŃSKIM RYNKU.

(Przebieg aukcyj owocowych)

W czasie od 23 stycznia do 3 lutego br. odbyły się cztery aukcje owocowe, i to: dnia 27/I, 29/I, 30/I i 3/II. Jakkolwiek uczestników na aukcjach było bardzo dużo, to jednak brak było samych nabywców.

Rezultaty dokonanych na poszczególnych aukcjach transakcyj przedstawiają się w świetle liczb następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Na odbytej aukcji sprzedano:

dnia 27. I.

1) 331 skrz. pomarańcz hiszp. a 85 gr za 1 kg
2) 50 skrz. pomarańcz palest. a 97 gr za 1 kg
3) 150 skrz. grapefruits a 32 zł za skrz.
4) 97 kl. bananów hiszp. a 8 zł bez cła

Wobec braku nabywców wycofano:

1) 1451 skrzyń pomarańczy hiszpańskich
2) 979 skrzyń pomarańczy palestyńskich
3) 33 skrzyń grapefruits
4) 329 klatek mandarynek hiszpańskich
5) 422 skrzyń cytryn włoskich
6) 6024 klatek pomidorów hiszpańskich

dnia 30. I.

sprzedano:

1) 768 skrz. pomarańcz hiszp. a 83 gr za 1 kg
2) 50 skrz. grapefruits a 27,— zł za skrz.

wycofano:

1) 1213 skrzyń pomarańcz hiszpańskich
2) 379 klatek mandarynek hiszpańskich
3) 779 skrzyń pomarańcz palestyńskich
4) 1219 klatek pomidorów hiszpańskich
5) 63 klatek bananów kanaryjskich

dnia 3. II.

sprzedano:

1) 492 skrz. pomarańcz hiszp. a 85 gr za 1 kg

wycofano:

1) 397 skrzyń pomarańcz hiszpańskich
2) 300 skrzyń pomarańcz palestyńskich
3) 50 skrzyń grapefruits
4) 200 klatek pomidorów
5) 58 beczek winogron hiszpańskich.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

Na odbytej aukcji w dniu 29. I. br. sprzedały:

1) 330 skrz. pomarańcz palest. blood-oval a 0,93—1,— zł za kg
2) 270 skrz. pomarańcz hiszpańskich a 94—95 gr za 1 kg
3) 73 skrz. grapefruits a 20.— do 30,— zł za skrz.

wycofały wobec braku nabywców:

1) 222 skrz. pomarańcz palestyńskich,
2) 160 skrz. pomarańcz hiszpańskich,
3) 10 skrz. grapefruits
4) 16 beczek winogron hiszpańskich
5) 25 worków fig greckich.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. — w czasie od 17 stycznia do dnia sprawozdawczego przetargu nie przeprowadziły.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Importerzy gdyńscy notują na niektóre artykuły pochodzena zagranicznego następujące ceny hurtowe:

kawa brazylijska surowa	3,75—3,80	za 1 kg
kawa niebieska surowa (kawa komp.)	5,60—6.80	„
kawa niebieska surowa (kawa niekomp.)	4.60—5.80	„
herbata, zależnie od gat.	12,50-16.—	„
pieprz	5,10—5,20	„
ziarna kakaowe	1,70—1.75	„
rodzynki, zależnie od gat.	1,50—1,55	„
figi suszone zal. od gat.	1,—1,20—1,25	„
migdały zależnie od gat.	6,30—6.90	„
oliwa francuska	3,30—3,40	za litr
banany	2.60—2,70	za 1 kg
cytryny włoskie za 1 skrz.	45,00-50,—	

cytryny hiszp. (brak pozwoleń przywozu).

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Rząd egipski wydał ostatnio zarządzenie, na mocy którego wszystkie mandarynki przeznaczone na eksport muszą być opakowane w jedwabny papier z nadrukiem firmy eksportującej.

Zarządzenie to ma na celu podniesienie jakości eksportowanego towaru.

Hiszpański rynek pomarańczowy wykazuje nadal mocną tendencję. Do dnia 25. I. załadowano w Valencji 464.430 ½ skrzyń i 8.037 koszy mandarynek, co w porównaniu z poprzednim tygodniem daje obraz nie malejącego eksportu (w poprzednim

tygodn. załadowano: pomarańczy 436.067 ½ skrzyń i 12.466 mandarynek.

Z innych portów, Cartageny, Malagi i Sevilli wysłano również poważne ilości pomarańcz.

Z Kanady wysłano do Europy 4.316.000 buszli jabłek, gdy w tymże czasie ubiegłego roku, t. z. do 15 grudnia 1935. wysłano tylko 3.124.000 buszli.

Pozostałe zapasy są oszacowane na 4.300.000 buszli jabłek, a więc w porównaniu z ubiegłym rokiem ca 25% mniej.

Niemcy dążąc do udoskonalenia transportu amerykańskich bananów — wybudowały specjalny statek „Nordenham" 4.300 ton do przewozu bananów.

Jugosławja znacznie wzmogła w obecnym sezonie swój eksport owocowy.

W ostatnim miesiącu, grudniu 1935 r. wywieziono z Jugosławji:

2.900 wagonów świeżych śliwek (w r. 1934 1.700);

3.270 wagonów świeżych jabłek (w r. 1934 1.200);

860 wagonów winogron (w r. 1934 200); i 74 wagony orzechów.

Z powyższego widać, że w bilansie wywozowym tego kraju pozycja eksportu owocowego zajmuje jedno z czołowych miejsc. —

Belgja rozpoczęła produkcję konserw pomidorowych eliminując z rynku artykuł ten pochodzenia włoskiego.

Jak wiadomo Włosi do pewnego czasu mieli opanowany na terenie Belgji handel konserwami pomidorowemi. — W obecnej chwili pracują w Belgji 2 wielkie fabryki konserw pomidorowych.